

Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DO FOMENTO

NUMERO 578

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

António Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Janeiro de 1912

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

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Classificação geral de mercadorias. Tarifa de despesas accessórias; Condições geraes d'aplicação das tarifas especiaes internas de p. v.; tarifa n.º 5, p. v.

Beira Alta. — Tarifas especiaes n.º 11, g. v. e 16 p. v.

Com o proximo numero serão distribuïdas as restantes tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a que nos temos referido na secção « Viagens e transportes ».

O presente numero vende-se avulso, mas SEM ANNEXOS

SUMMARIO

	Páginas
Na zona central, por J. Fernando de Souza.	17
Os saes de Stassfurt, por Mello de Mattos.	19
Parte oficial — Decretos de 5 e 6 de Janeiro de 1912, do Ministerio do Fomento.	21
No Senado.	21
Uma grande fabrica.	23
Viagens e transportes — As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Conclusão).	24
Notas de viagem — XI — Final de uma excursão. — De Lausanna a Lyão.	26
Genebra — Motriluçon. — Projectos de nova viagem.	26
Cotação comparada mensal e anual dos fundos portuguezes em 1911.	27
Alquilador modelo.	27
Mundo Ilustrado.	28
Erro de paginação.	28
Parte financeira	28
Carteira dos Accionistas.	28
Boletim Commercial e Financeiro.	29
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras.	29
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.	29
Publicações recebidas — Les chemins de fer français à l'Exposition de Turin — O Palco.	30
Brindes e calendários.	30
Linhas portuguezas. — Vale de Vouga — Lourenço Marques — Setil a Peniche.	30
Linhas estrangeiras. — Espanha — Russia — Nova Zelandia.	30
Companhia Através d'Africa — Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral de 26 de dezembro de 1911 (Continuação).	30
Avisos de serviço.	31
Arrematações.	31
Agenda do Viajante.	32
Horário dos comboios.	32

Teatro

NA ZONA CENTRAL

Foi ha mezes determinado que uma comissão técnica revisse o plano das linhas complementares da zona central do paiz, compreendida entre o Mondego e o Tejo, a fim de se modificar e completar a sua classificação. Está correndo o inquerito, pelo que vem a propósito algumas considerações sobre a principal modificação por aquella comissão proposta.

Como é sabido, o plano resultante do inquerito de 1904 comprehendia varias linhas de via larga, ligando as linhas de Oeste com a de Leste e com o ramal de Cascaes, e um numeroso grupo de via reduzida a saber:

Rio Maior a Santa Comba, passando por Alcanena, Torres Novas, Entroncamento, Thomar, Louzã e Arganil.

Entroncamento à Chamusca.

Arganil a Gouveia, passando por Ceia.

Mangualde a Gouveia.

Santa Ovaia à Covilhã e Caria, atravessando a serra da Estrela na portella da Teixeira e passando por Tortozendo.

Thomar a Salvaterra do Extremo, por Ferreira do Zêzere, Certã, Proença a Nova, Castello Branco e Idanha a Nova.

Idanha a Penamacor, ramificação da anterior.

Sobreira a Villa Velha de Rodam, ramificação da de Thomar a Salvaterra;

Thomar à Nazareth, por Ourem, Porto de Moz e Alcobaça.

Porto de Moz a Leiria, ramal da precedente, passando pela Batalha e entestando na linha de Oeste.

Havia neste plano linhas cuja directriz soffria contestação, não devendo a sua escolha ser definitiva sem um reconhecimento sob o ponto de vista technico e economico.

O plano da comissão foi submetido ao juizo da Comissão superior de guerra e do Conselho superior de Obras Publicas, sendo divergentes os pareceres emitidos no que respeitava a algumas linhas.

Seguidos esses trâmites, chegou afinal o processo em 1907 ás mãos do ministro d'então, conselheiro Malheiro Reymão, que por decreto de 19 de agosto daquelle anno, classificou parte das linhas propostas. No relatório que o precedeu ponderava-se que, em vista da divergência de opiniões das corporações consultivas ácerca de algumas linhas, convinha classificar apenas desde logo as que tivessem obtido conformidade de votos, adiando a classificação de outras:

“ que se não asfiguram de utilidade imediata ou parecem de duvidosa exequibilidade pela desproporção entre o seu elevado custo e diminuto rendimento, que por certo não constituiria incentivo para a organização d'empresas ou companhias que se abalassem á sua construção sem garantia de juro ou outra forma de subvenção, que não permitem nem as circunstâncias do Thesouro, nem a precedencia que devem ter para as linhas complementares das do Estado as quantias disponíveis do fundo especial dos caminhos de ferro. Não tem portanto o plano que tenho a honra de submeter ao elevado criterio de Vossa Majestade a pretenção de ser um delineamento completo da rede ferroviaria da rede central do paiz; elle representa apenas a fixação das linhas de mais reconhecida vantagem para essa região. A natural evolução económica do meio e os demorados reconhecimentos a que é conveniente proceder irão sucessivamente ajoutando outras linhas que convenha addicionar ao plano proposto, analogamente ao que se deu com a rede ao sul do Tejo, á qual foram, posteriormente á sua decretação, additadas as linhas de Portalegre e do Sorraia e os ramaes de Aldegallega e Montemor ».

Relevem-me os leitores a citação por demais extensa talvez, conveniente porém para restabelecer a verdade dos factos e recordar o criterio a que aquelle ministro subordinou o decreto. Nenhum fundamento ha para lendas, que atribuem a influencias de *caciques* a resolução que resultou unicamente dos pareceres das estações consultivas.

O decreto classificou pois, além das linhas de via larga propostas, as seguintes de via reduzida:

Entroncamento a Gouveia por Thomar, Miranda, Louzã, Arganil e Ceia.

Santo Ovaia à Covilhã.

Arganil a Santa Comba.

Mangualde a Gouveia.

Logo após a classificação surgiram varios pedidos de concessão da linha do Entroncamento a Gouveia.

Pela sua parte as Companhias Real e a da Beira Alta protestaram de antemão contra essa concessão, por seguir a linha paralelamente á do Norte primeiro e depois á da Beira Alta, dentro das respectivas zonas de protecção.

O Conselho superior de Obras Publicas foi de parecer

que não convinha conceder a linha sem se achar resolvida essa questão prévia posta pela Companhia.

Mais tarde, em 1909, tratava-se de continuar a linha do Sado, para o que se perdera em 1907 o ensejo de haver recursos disponíveis para o respectivo encargo no fundo especial e oferta para a realização do empréstimo em optimas condições. Era preciso auctorização parlamentar para os adeantamentos do Thesouro ao fundo especial, caso fossem necessários, pelo que se elaborou e foi apresentada uma proposta de lei, que abrangia pela mesma forma a conclusão dos trabalhos mais urgentes do prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

Tinha o conselheiro Barjona de Freitas o maior empenho de promover a construção da linha, cujo alcance económico reconhecia. Para remover embarracos no seio da Comissão de Obras Públicas, aceitou pois o incipinado enxerto, no projecto, de um artigo e uma base, auctorizando o primeiro a construção das linhas de via estreita classificadas pelo decreto de 1907 e a segunda destinando aos encargos respectivos a importância do imposto de transito sobre a pequena velocidade nas linhas do Norte e Leste, que a partir de Abril de 1911 reverteria para o Thesouro.

O mais curioso é que, referindo-se a base ao artigo a que se dera o n.º 2 no projecto, esse artigo passou a ter o n.º 3, por ter sido acrescentado durante a discussão outro, que lhe ocupou o logar, relativo à construção do ramal de Sines. Esqueceram-se porém de emendar a base 6.º, que manteve a referência à numeração primitiva dos artigos, de modo que aquella receita ficou atribuída ao ramal, o qual porém só pôde ser construído quando o excesso do rendimento da linha do Sado comporte o encargo da annuidade.

E assim passou o projecto na camara dos deputados, na dos pares, na comissão de redacção, até sair a carta de lei com esse erro flagrante.

Não termina porém aqui a história.

A receita do imposto de transito ficou por lei com destino especial, não podendo pois ter outra applicação. No orçamento de 1911-1912, segundo a regra da unidade do orçamento que abrange todas as receitas e encargos, devia ser aquella descrita na receita, mas na despesa devia ser reservada para o fim especial que a lei lhe atribue. E como, segundo a lei da contabilidade, o orçamento deve ser apenas a tradução, em números, das leis vigentes, não sendo lícito alterá-las, explícita ou implicitamente, pela lei de meios, esse preceito foi infringido por omissão no orçamento ultimamente votado.

Figura, com efeito, no capítulo 2.º, art.º 44.º das receitas, imposto de transito, a quantia de 93:600\$000 réis sob a rubrica: *imposto no preço de condução de mercadorias em pequena velocidade nas linhas de Norte-Leste.*

Na despesa nada. Some-se pois aquella receita na voragem do Thesouro, sendo assim desviada da sua aplicação legal, o que não viram as varias entidades que intervieram na elaboração e aprovação do orçamento, apesar de haver no Parlamento quem se tenha interessado vivamente pela construção das linhas da zona central.

Fechemos este parenthesis, que tem o seu interesse, para proseguir o exame da questão.

Perante novos pedidos de concessão, que se tem sucedido, um qualquer dos cinco ministros que desde outubro de 1910 têm gerido a pasta do fomento nomeou, como atraç referi, uma comissão técnica para a revisão do plano.

Submetteu esta a inquerito uma linha de via larga do Entroncamento a Leiria por Torres Novas, Alcanena, Porto de Moz e Batalha, com um ramal para Nazareth, em substituição do grupo de via reduzida proposto, depois de vasto inquerito, pela primeira comissão: Thomar à Nazareth, ramal de Leiria, e Entroncamento a Rio Maior, ligando a linha de Setil a Peniche com a do Entroncamento a Gouveia.

Seja-me lícito emitir o meu parecer, por desautorizado que seja, sobre o caso. Discordo da alteração proposta, já pela directriz seguida, já pela largura de via adoptada.

A linha da Nazareth a Thomar, completada com o troço Thomar-Entroncamento, constituía uma das mais importantes linhas de turismo. E' sabido que já hoje são numerosos os excursionistas estrangeiros, que, em rápida visita ao país, abrangem na mesma excursão Alcobaça, Batalha e Thomar ou Leiria, Batalha e Thomar.

A linha da Nazareth a Thomar satisfazia plenamente essa necessidade. O passageiro que ia de Lisboa pela linha de Oeste tomaria a transversal nas alturas da Nazareth, podendo visitar esta praia se lhe aprovasse, ou ir logo emprehender a romaria histórica e artística por Alcobaça, Batalha e Thomar, indo a Leiria e voltando, e retrocedendo de Thomar ao Entroncamento para voltar a Lisboa. O ramal seria pois apenas da Batalha a Leiria.

Não é a região destituída de valor económico, de modo que o tráfego próprio não seria despiciendo, mas avultaria nela o excursionismo, podendo atingir muitos milhares de passageiros por ano. Havia que atravessar a cumeada que separa o vale da Batalha de Villa Nova de Ourem, podendo ser que conviesse, para uma construção económica sem excessivos alongamentos, o recurso a uma linha mixta com alguns troços de cremalheira, a que se recorre com tanta frequência em casos análogos.

Quando se julgasse conveniente servir Torres Novas e Alcanena por caminho de ferro, lá estava para isso o troço do Entroncamento a Rio Maior, de via estreita, não isolado, mas continuando o que vinha de Thomar. E em região tão accidentada como a do centro estava naturalmente indicado o largo emprego da via reduzida com a facilidade de adaptação ao terreno, que lhe dá o baixo limite dos raios das curvas, descendo a 100^m e mesmo 75 ou 80^m sem inconveniente e comportando ainda o recurso à cremalheira para certas secções de maior dificuldade, que não compõem obras de arte excepcionalmente dispendiosas.

Em vez da linha de turismo tão racionalmente delineada e constituindo o comodo e facil itinerario por Alcobaça, Batalha e Thomar, com romaria adicional a Leiria, propõe-se uma linha que parece principalmente destinada *primo* a servir Torres Novas, *segundo* a ligar Leiria com o Entroncamento, deixando Thomar fóra do itinerario directo do turismo e constituindo para este objectivo adicional e separado, pouco comodo para visitar portanto. A passagem da serra de Minde que desce abruptamente para Porto de Moz, tornará decerto a linha sinqücosa alongando-a bastante.

O emprego da via larga parece dictado pela preocupação de evitar baldeações e facultar o aproveitamento do material circulante das linhas existentes, embora mediante considerável agravamento do custo da construção, que pode não ser grande em região de planicie, mas que avulta muito em terreno accidentado.

E' preciso, porém, reduzir às justas proporções essas razões que se costumam invocar a favor da via larga.

Para os passageiros o trasbordo nos entroncamentos das transversaes é quasi sempre inevitável, e é com o tráfego de passageiros que mais se deve contar naquela linha. Essa necessidade pode até constituir um bem, levando a empregar em linha de turismo, com percursos curtos, material adequado para se poder ver a paisagem, e muito diverso nas suas exigências do que se destina a viagens longas.

Para a mercadoria, salvo excepções, o onus da baldeação pouco vale e pode ser bem balanceado pela economia na construção. Se na zona entre as linhas do Norte e do Oeste se renuncia à via estreita, que no plano primitivo fazia aliás sistema com as outras linhas planeadas, não ha razão para a manter na zona a Nascente, cujos caminhos de ferro, custarão, com a via larga, quantias muito superiores ao que aconselha a sua modesta, mas útil, func-

ção. Os benefícios da viação acelerada terão de se restringir e mais uma vez o óptimo terá sido inimigo do bom.

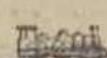
Em vez desta alteração de uma linha, que só levantava objecções níquimamente meticolosas de estrategicos de gabinete, quando se previa a sua continuidade até à fronteira, oferecendo caminho aos Malbrough que nos viesssem visitar em som de guerra, preferiria ver estudada a fundo a questão da viação acelerada na bacia do Zêzere com reconhecimentos technico-económicos da região, não pela elaboração *secundum artem* de ante-projectos minuciosos, mas por estudos largos apoiados no exame de carta e do terreno e baseados no conhecimento dos elementos prováveis do tráfego.

Deve-se ir de Tomar à Certã com um simples ramal? Vale a pena prolongar essa linha até à da Beira Baixa, quer na direcção da Covilhã, quer na de Castelo Branco? Deve-se limitar a linha do Entroncamento a Gouveia ao troço que vai até Miranda e Arganil e substituir o resto por ramal ou ramais, que venham alimentar a linha da Beira Alta, aproveitando, ou não, o leito de estradas e a energia das quedas de água para a tração eléctrica?

Esse é, a meu ver, o problema de grande alcance, que se queria estudado a longos traços com segurança de vistas e bom critério. Enquanto o não for, faltarão as bases para o delineamento seguro de boa parte da rede complementar do centro. Dos esclarecimentos obtidos resultaria a escolha das melhores directrizes e a fixação do tipo de via, que, mais racionalmente, se poderia adoptar.

Diz-se que o homem é um animal racional. E, com efeito; ilumina-o a luz da razão, mas quasi sempre pelas costas. Em matéria social, o racional é o improvável.

J. Fernando de Souza.



Os saes de Stassfurt

[661.311.12] + [338.8 (43) (43.19).... 00.3]

Nos relatórios do júri internacional da Exposição de 1867 escreveu o químico Balard.

A mina de sal gema de Stassfurt é a maior massa conhecida de sal que se acumulou no solo em resultado da evaporação continua das águas salgadas durante os períodos geológicos. Esta inexplorável massa de sal gema dá ensejo a explorar há sete ou oito anos dois poços cavados em Stassfurt e um terceiro aberto em 1858 no Anhalt, cujo terreno apenas se encontra separado do da Stassfurt pela Bade, que corre entre ambos.

A cerca de 280 metros de profundidade, abrindo os poços de Stassfurt, encontrou-se uma mistura de saes de potássio, de soda e de magnésia. A sua presença, numa espessura de uns 70 metros, não dava augúrio de um bom jazigo salino que se procurava e, vendo-se por mais de uma vez diminuir a proporção de sal marinho contido na água do furo de sonda, se entendeu renunciar à abertura do poço. A esperança, mais tarde justificada pelos factos, de que esta camada de saes impuros apenas ocupava a parte superior do jazigo, determinou, porém, a continuação da pesquisa. Assim como uma resistência da mesma ordem entre os salineiros os levou a procurar exclusivamente o sal de cosinha puro nas águas mães das salinas, consideraram ali como inuteis ou nocivos os produtos que o recobriram e que no entanto constituem a principal riqueza do jazigo.

Foi o sr. H. Rose que em 1859 apontou esta riqueza. A exploração do sal gema que começara em 1857 já tinha ministrado quantidades consideráveis de sal de cosinha antes de se pensar em utilizar os compostos potássicos; mas quando em 1859 se ministrou uma amostra de um de estes saes ao sr. H. Rose, bem depressa reconheceu que este produto natural não passava de um cloreto duplo de potássio e de magnésio hidratado, que constituía a fórmula

segundo a qual se concentrava há anos nas salinas do sul da França a potássia contida na água do mar.

Chamou a atenção do governo e dos industriais para toda a importância deste descobrimento geológico, ao de leve indicado pelos industriais alemães, por ocasião da exposição de Londres. Apresentou-se então principalmente como um depósito onde a agricultura poderia encontrar por baixo preço a potássia tão necessária aos vegetais e que falta em certos terrenos. Neste uso exclusivo apenas se empregaram em 1860 uns 2.800 quintais.

Mas, no decurso do ano de 1861, o consumo de estes saes de que acabava de se apoderar a indústria tornou-se oito vezes maior e duplicava-se esta última quantidade em 1862 por uma progressão rápida que não devia deter-se. Racau de então para cá a atenção dos químicos e dos engenheiros sobre este ponto até então ignorado da Alemanha. (1).

A indústria dos saes de Stassfurt é uma das que mais caracterizam a persistência alemã e prova a maneira como um bem organizado serviço de reclamo comercial e de experiências químicas são capazes de enriquecer uma região que produz um artigo de pouco valor, até mesmo de tão pouco valor que, extraído das águas mães das salinas do sul da França, graças especialmente aos processos Balard, este químico declarava que não pode dar grandes lucros aos fabricantes de produtos químicos, mas que a esta indústria se ligam considerações de credibilidade elevada, por isso que é escusado pedir ao vizinho a potássia que é um dos elementos do fabrico das polvoras.

Possue o solo português certos produtos de escasso valor, mas que poderiam ser fonte de riqueza se orientássemos a sua venda pelo processo por que a Alemanha impõe ao mundo todo os seus saes de Stassfurt e por isso é que trazemos para aqui a história de um dos meios a que recorreu para o seu enriquecimento industrial.

Desde 1839 até 1843 descobriu por meio de sondagens o jazigo de Stassfurt, mas só em 1855 é que principiou a exploração.

Segundo o perfil geológico do terreno de Stassfurt acha-se primeiro uma possante camada de gres em contacto com uma camada de gipsite a que se segue outra de marga.

Depois de atravessar esta, encontra-se uma mistura de sal e de argila que se sobrepõe à do sal gema. A mistura de sal e argila, a que de princípio chamaram *sal de desmonte* (*Absaumsalz*), é que hoje constitue a verdadeira riqueza da região, ao passo que a pesquisa do sal gema está por assim dizer abandonada.

De facto, este encontra-se em camadas pouco espessas (3 a 15 centímetros) separadas por leitos de anhydrite (sulfato de cal) com 1 centímetro de espessura.

O nome de saes de Stassfurt que ainda hoje conserva o comércio já não pode designar um produto local, visto que desde Halle na fronteira da Saxônia até para além do Hanôver, a norte e a leste do Mecklemburgo, se tem encontrado saes potássicos análogos aos das minas da pequena cidade prussiana.

A região dos jazigos em geral é plana e extraordinariamente fértil, por isso que se colhem milhões de toneladas de beterraba à superfície, assim como se extraem cinco milhões e meio de toneladas de saes de potássio do sub-solo.

A despeito das discussões dos geólogos a propósito desta formação, que amontoam teorias sobre teorias para explicarem a presença de saes de potássio, de magnésia e de sulfato de cal por entre camadas de sal gema, o facto é que em Stassfurt apesar de 250 metros de profundidade aproximadamente, dez metros mais abaixo encontra-se a região do sal gema que, salvo falhas imprevistas, atravessa um bloco maciço deste sal com a inclinação aproximada de 45 graus e uns 90 metros de profundidade. Seguidamente veem uns sessenta metros de gipsite e

(1) Raports du júri internacional tomo VII p. 78 e 79.

attingem-se então camadas sucessivas de Carnalite, Kaïnite, Kieserite (¹) e saes misturados todos de potassa, explorados em mais de cem metros de espessura.

Por debaixo desta camada encontra-se outra vez sal gema em tamanha possança que ainda se lhe não conhece a espessura. A 2 kilometros de profundidade ainda se está dentro da camada salina.

O geologo A. de Lapparent, no seu magistral tratado de geologia, fala das observações termicas que se fizeram nos poços de Stassfurt, mas, se para aqui fossemos a transcrever o que elle disse, desviar-nos-íamos do proposito com que escrevemos este artigo e que se divisa no que dissemos logo de principio.

Não descrevemos pois a mina aberta em plena camada de chloreto de sodio, illuminada a electricidade, que faz brilhar como diamantes facetados os cristaes do sal, servida por locomotivas de *trolley*, brocada por meio de motores electricos, em cõrtas tão espaçosas como criptas de cathedraes encimadas por abobadas de volta abatida, mas onde os furos de mina explodem com cargas de dynamite, como numa singela exploração de pedreira.

Abatidos os blocos de saes brutos, por vezes enormes, fragmentam-se a malho, em pedaços, que se carregam em vagonetas que muitas vezes são as que seguem no transportador aereo para os moinhos e para as officinas de refinação.

Como todos os saes extraídos são solueis na agua, pensou-se em tempo no emprego da lexivia methodica, mas a agua vinha carregada de saes tão variados que se era obrigado a renunciar ao isolamento de elles.

Os saes brutos, especialmente as kaïnites, vendem-se aos agricultores numa area de menos de 1.000 kilometros, mas, para diminuir as despezas de transporte, entendeu-se dever enriquecê-los pela refinação.

Empragam-se neste trabalho umas sessenta a setenta fabricas que ainda tiram de esta operação um producto pouco abundante mas precioso — o bromo.

Segundo as estatísticas a extracção dos saes de Stassfurt cresceu nos termos seguintes:

Em 1861.....	23:000	toneladas
» 1891.....	1.370:000	»
» 1901.....	3.480:000	»
» 1907.....	5.450:000	»
» 1909.....	5.920:000	»

no valor de 120 milhões de marcos ou 27 mil contos de réis em numeros redondos.

A Alemanha gasta metade de estes saes, a America do Norte a quarta parte e os 25 por cento restantes vendem-se nas cinco partes do mundo. Mas para tal conseguir o cartel de Stassfurt trabalhou a valer e prosegue na sua faina de vulgarizar os saes que de cada vez explora em maior escala.

(¹) A nomenclatura mineralogica é a mais abstrusa que se encontra numa sciencia de ha muito organizada. Nada diz ao espirito. Por isso vamos procurar dar uma ideia dos saes designados no texto. A *Carnalite* deve o seu nome a von Karnall, cristalisa no sistema rombico, é constituida por chloreto de potassio e de magnesio e agua. Apresenta-se em massas arentas ou esferoides branco-leitosas ou vermelho palido.

A *Kaïnite* que tambem se chama *Picromerida* contém hydrogénio, potassio, magnesio, enxofre e oxigenio, de modo que pode considerar-se um sulfato hidratado natural cuja formula unitaria seria $H^2 K^2 Mg S^2 O^4$. Encontra-se em cristaes monoclinicos muitas, vezes misturados com chloreto e sempre com 26 por cento de agua.

A *Kieserite* é um sulfato hidratado de magnesio ($H^2 Mg SO^5$), que deve o seu nome a um alemão chamado Kieser.

Confesso, para vergonha minha, que a mineralogia foi uma das sciencias que principiei a estudar com prazer, mas em que por fim me contentei em passar no exame, porque emburrei com os illustres desconhecidos que por vaidade poem ás especies mineraes nomes que não fazem prevêr nem a natureza, nem as qualidades nem as propriedades do cristal. Se a sciencia nada perdeu com um cultor tão inutil como eu seria, não posso deixar de lamentar que o meu espirito se não amoldasse a uma tão abstrusa nomenclatura, que me não deu ensejo de saber alguma coisa, que prende a mathematica, com a chimica e phisica especialmente com a optica.

A maioria das minas nada vende directamente e entrega a sua producção bruta ou refinada ao syndicato de venda.

Segundo o *cartel* estabelecido este distribue as encomendas que recebe pelas diversas explorações.

Quando surgissem novas minas e novas explorações, adviriam dificuldades para se admitirem no *cartel*, mas o syndicato tem conseguido fazer entrar todos na combinação, evitando concorrentes e para isso entendeu que só tinha um meio: ampliar a venda.

Ora nesse intuito todos os fabricantes e mineiros syndicaram-se estatuindo que a presidencia coubesse ao mais podesoso de todos os exploradores, isto é ao governo prussiano, que possue as minas e fabricas mais importantes.

Compete a gerencia do syndicato a um director geral auxiliado por um director commercial e um director agronomo.

Dependem da direcção commercial agentes e representantes espalhados por todo o mundo e sob as ordens da direcção agronomica contam-se quatorze doutores em sciencias agronomicas que residem em Stassfurt e que pertencem a muitas nações, por isso que alem dos allemães, lá se encontram, inglezes, holandeses, americanos, belgas, italianos, franceses, russos, japonezes, numa palavra uma torre de Babel, em que todos se entendem. Teem sob as suas ordens um pequeno exercito de quarenta e cinco a cincuenta agronomos, empregados do *cartel* e distribuidos em atiradores, em todos os pontos do globo onde pode aproveitar-se a acção de elles. Teem por encargo espalhar brochuras de propaganda e comentar-las por meio de photographias que dão os resultados das experiencias. Também provocam e dirigem ensaios, fazem conferencias, tomam parte em exposições e inscrevem-se em todas as associações agricolas, pagando-se-lhes bem.

Estão adidos aos agentes commerciaes, mas só dependem da direcção agronomica. Escrevem, falam, procedem, demonstram, deslocam-se, insinuam-se de tal maneira que acharam meio de vender os saes de Stassfurt até na Oceania, até na China.

Claramente a agricultura tem lucrado com a adopção dos saes de potassa por isso que até as dunas de Holanda produzem forragens e teem-se por meio de elles corrigido muitos terrenos até ha pouco impróprios para a cultura.

Mas, para tal se conseguir com um producto susceptivel de pequena margem de lucros só havia um meio, o syndicato fortemente organizado como aquelle que acaba de descrever-se.

Foi elle o factor exclusivo da prosperidade de uma industria pobre, que só pôde manter-se á custa de um trabalho constante e disciplinado.

Graças à manutenção rasoavel dos preços de venda, proporcionou, de ha vinte annos para cá, alguns milhares de contos de réis de lucros aos mineiros e fabricantes de productos chimicos, ajudando a viver para cima de cem mil operarios.

Ha porem uma nota caracteristica que se não deve perder de vista.

Os *cartels* teem uma duração limitada e, quando este se encontrava prestes a terminar, teve que regular uma questão melindrosa.

Os antigos sindicatos pretendiam vantagens exclusivas, um certo numero de novos industriaes e mineiros mostravam um apetite de lucros que não se coadunava com a equidade e um *consortium* americano estava disposto a querer a partilha do leão. O governo allemão promulgou uma legislação especial para os estrangeiros que possuam minas e, como em parte alguma do mundo, se encontram jazigos de saes de potassa, pelo menos com a riqueza dos chamados de Stassfurt, o *consortium* reduziu as suas pretenções, os modernos syndicatos allemães também as moderaram e os antigos cederam igualmente.

A intervenção do governo foi talvez um tanto violenta e muito natural será que haja quem a critique como atentatoria da liberdade do commercio e da industria, mas

quando só a integral de pequenos benefícios é que dá um lucro capaz de desenvolver uma industria, parece que é natural que se deixem no deposito dos accessorios theatraes e de grande effeito os tropos e mais flores de rhetorica, que nunca foram capazes de se transformar em fructos.

Bem bom seria que o individualismo, que dá entre nós sómente pequenas industrias, que vivem vida torturada, olhasse para estes exemplos lá de fóra, porque as outras nações não estão à espera que introduzamos os nossos artefactos nas colonias que ainda possuimos.

Mello de Mattos.

Explicação da Classificação Decimal do artigo supra

(Vide artigo «A Classificação Decimal» no nosso numero anterior)

661.314.12.

6 sciencias aplicadas.

66 industrias chimicas, metalurgia.

661 productos chimicos propriamente ditos, fabrico industrial.

661.3 metaes alcalinos e alcalino-terrosos e seus alcalis. Potassio, sodio, lithio, calcio, stroncio, baryo.

661.31 Potassa e potassio.

661.311 Carbonato de potassio. Diversas origens.

661.311.1 Extracção da potassa dos saes dos desmontes de Stassfurt.

661.311.2 Productos secundarios Kieserite (sulfato de magnesio) e sal de Glauber, Kaïnite (sulfato duplo de potassio e magnesio).

Bem levemente, é certo, o artigo alude a todos estes assuntos.

A segunda indicação tem a precede-la o sinal + que quer dizer, como já se explicou, que o artigo se refere a assunto que não cabe só na classificação numerica acabada de ler.

E de facto

3 refere-se a sciencias sociaes e direito.

33 = economia politica.

338 = producção de riquezas; organização e situação economica; economia industrial.

338.8=monopolios de producção; monopolios industriaes; trust; pools; cartels, feitorias de venda, consolidação, combinação, fiscalização de preços e operações.

Embora esta divisão trate apenas dos monopolios particulares, considero o estado prussiano, neste caso, como um simples particular ou negociante como qualquer outro, mas poderia levar mais longe a especificação escrevendo por exemplo 338.81, em que não entra o Estado como negociante ou productor junto com outros productores particulares e 338.82 seria então o monopólio em que o Estado entra com productores particulares e com eguaes direitos que aquelles.

O parentesis como já se disse invoca os trabalhos auxiliares e o numero 43 corresponde a sub-divisão de logar (Allemanha); o novo parenthesis 43.1 representa a Allemanha do Norte e 43.19 especialmente o Anhalt, a que também se refere o artigo.

Os... preparam para as sub-divisões de pontos de vista geraes que se representam por... 00.

...00.3 quer dizer que é um ponto de vista economico e utilitario.

Se o leitor teve a pachorra de ler o artigo, pouco mais ou menos encontra ali tudo quanto lhe dizem estes algarismos.

31 de Outubro de 1909, na quantia de 15:794\$083 réis há contra aquele uma diferença de 11:267\$000 réis; mas

Considerando que a importância real da execução desse projecto se elevaria à quantia de 28:177\$716 réis pela indispesibilidade de levar as fundações desses encontros a maior profundidade de que a calculada, hipótese prevista na condição 2.º do referido contracto e em harmonia com os preços estabelecidos nessa mesma condição e ainda pela reconhecida conveniência de garantir a estabilidade desses encontros com uma amarração constituída por carris, resultando assim da comparação desses preços haver uma diferença efectiva de 4:116\$519 réis a favor do novo projecto;

Manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, datado de 2 do corrente;

1.º Aprovar o mencionado projecto e proposta da Société de Constructions de Levallois Perret, de 25 de Agosto último;

2.º Determinar que a parte do preço em réis da referida empreitada seja elevada de 136:727\$755 réis a 147:994\$755 réis;

3.º Que se lavre contracto adicional ao de 12 de Janeiro de 1910 nos termos e para os fins indicados na condição 2.º, do mesmo contracto, subsistindo as demais condições nele estipuladas.

Paços do Governo da República, em 5 de Janeiro de 1912.

—O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

Usando da faculdade que me confere o artigo 47.º, n.º 4.º, da Constituição Política da Republica Portugueza: hei por bem, sob proposta do Ministro do Fomento, nomear vogaes suplentes do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do § 1.º do artigo 2.º do regulamento aprovado por decreto de 2 de Novembro de 1899, o Senador Antonio da Silva e Cunha e o Deputado José Bessa de Carvalho.

O Ministro do Fomento assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da Republica, em 6 de janeiro de 1912.

—Manuel de Arriaga — José Estêvão de Vasconcellos.

No Senado

O sr. Nunes da Matta, tendo lido o artigo que sob este título publicámos, veio pessoalmente a esta Redacção no intento de comprar um exemplar da *Gazeta*. Mas como esse numero não se vende avulso prontamente lh'o offerecemos, e, dizendo-nos o sr. Matta que era intenção sua responder a esse artigo, puzemos à sua disposição as nossas columnas.

Não foi, pois, em vista da lei de imprensa, mas muito espontaneamente que o fizemos, e isto destroie por completo a suposição de menos consideração nossa para com o digno senador, o que nunca foi, nem podia ser nosso intento.

Ahi vae, pois, o artigo que nos enviou, sem que lhe tiremos ou aumentemos uma virgula; e em seguida exporemos algumas das considerações que não podemos deixar de fazer.

E muito sumariamente, porque o espaço escasseia-nos. Segue o artigo:

Com esta epígrafe foi publicado nesta *Gazeta* e no seu numero de 1 do corrente mez, um artigo de critica a um discurso meu no Parlamento, e no qual artigo ha referencias que podem ser tomadas como offensivas do meu caracter. Nestes termos e em vista da lei da imprensa, eu tinha o direito a publicar nesta mesma *Gazeta* a minha defesa. Não é por esta razão porém que para aqui mando a presente justificação ou defesa, mas por consideração que não houve para comigo e porque nella me refiro principalmente a linhas ferreas.

Dadas estas explicações preliminares, vou passar a analisar a *supposta critica* ao meu modesto discurso.

O autor do *artigo da critica*, o qual, como soube, é o proprio Sr. Mendonça e Costa, logo do principio se esqueceu de que os sumarios das sessões parlamentares não constituem base de discussão e critica, pois é impossivel deixarem de estar errados, não sendo por isso os oradores responsaveis pelo que vem escrito nos sumarios. Os oradores parlamentares são apenas responsaveis pelo que vem escrito nos diarios das camaras, e isto mesmo só no caso de haverem revisto os seus discursos. Por isso, o Sr. Mendonça e Costa devia ter guardado o seu



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo a Société de Constructions de Levallois Perret, adjudicataria por contracto de 12 de Janeiro de 1910, da empreitada de construção das pontes sobre o rio Coimbra e Judeu no prolongamento da linha férrea do sul entre Barreiro e Cacilhas, apresentado uma nova proposta e projecto datados de 25 de Agosto último, para a construção dos encontros da primeira daquelas pontes, cujo orçamento importa na quantia de 27:061\$083 réis;

Considerando que comparado ésse orçamento com o correspondente do projecto constante do contracto aprovado em portaria de

artigo, para o publicar depois de, por sua vez, ser publicado na integra o meu modesto discurso de interpelação ao Sr. Ministro do Fomento. Como ainda não foi publicado o discurso, e seria muito longa a transcrição do mesmo, apresentarei entretanto, como bastante justificação e desfeza, a sumula ou synthese do que disse. De nada mais necessito.

A minha interpelação constava de tres partes, sendo a primeira e a segunda as mais importantes, não pelo modo como foram tratadas mas pelos assumptos em si mesmos.

Na primeira parte tive em vista provocar declarações categoricas do Ministro relativamente á interpretação a dar aos artigos 33, 34 e 35 do contracto de 14 de setembro de 1859, em que foi feita a concessão da construcção das linhas ferreas do Norte e Leste ao primeiro representante da actual Companhia, D. José Salamanca. Era necessário que este assumpto fosse tratado no Parlamento, para evitar duvidas relativamente ao direito por parte do Governo ou de outra companhia de poder construir qualquer linha ferrea que venha entroncar nas linhas da Companhia, desde o momento que dentro dos 40 kilometros não seja paralela áquellas.

O esclarecimento deste ponto tinha de ser feito antes de me referir a duas linhas ferreas da mais alta importancia e que seria conveniente que fossem construidas quanto antes, as quaes entroncam na linha do Norte e nas da Beira Baixa e Beira Alta.

A principal destas duas linhas ferreas é a que devia ter sido construída, em logar da actual linha da Beira Baixa, que foi um aborto ou antes um crime de lesa-Patria. Essa esperançosa linha ferrea seria tão util ao futuro do porto de Lisboa e ao futuro de todo o Paiz que, embora já venha tarde, entretanto julgo inadiavel a sua construcção. Quero referir-me a uma linha ferrea de via larga que, partindo do Entroncamento, seguisse quasi em linha recta a passar por Thomar, concelho de Ferreira do Zêzere, concelho da Certã, concelho de Oleiros e fosse entroncar na linha da Beira Baixa entre Fundão e Covilhã.

Esta linha ferrea encurtaria a distancia entre Lisboa e Paris e portanto do centro da Europa de mais de cem kilometros e atravessaria ao mesmo tempo uma das regiões mais ricas do Paiz em productos de exportação. Foi um grande erro e quasi um crime o não ter sido construída em logar da actual linha da Beira Baixa, mas é tão importante e essencial que a sua construcção se impõe, apezar de já estar construída aquella.

A uma outra linha ferrea me referi tambem na minha interpelação, cuja construcção tambem está indicada por si, tendo até já por vezes sido dado principio ao seu estudo. Refiro me a uma linha ferrea de via larga, a partir da anterior em ponto conveniente do concelho de Ferreira do Zêzere, seguindo por Maçãs de Maria até Miranda do Corvo, prolongando-se a partir de aqui a linha ferrea em via estreita por Goes, Arganil, Ceia e Gouveia até encontrar a linha da Beira Alta. Estas linhas ferreas tambem são importantissimas. O ramal até Miranda do Corvo encurtaria a distancia de Lisboa ao Porto de perto de cem kilometros e evitaria as rampas e tuneis de Chão de Maçãs e Caixarias da absurda directriz actual do Entroncamento a Coimbra. Tanto este ramal de via larga como a restante linha ferrea de via reduzida atravessariam as regiões mais ricas do Paiz em minorio, productos agricolas e em condições excepcionaes de desenvolvimento industrial em razão do grande numero de ribeiras caudalosas e com importantes quedas de agua que possuem.

São linhas ferreas de futuro garantido, havendo toda a vantagem que fossem construidas.

Antes de me referir á terceira parte da minha interpelação não devo deixar sem referencia tambem o dito *espirituoso* do sr. Mendonça e Costa, pretendendo criticar uma circular minha elucidativa da nova hora. Na circular nada digo enquanto ao modo de estabelecer a correspondencia

entre as horas da tarde actuaes e as antigas, e apenas a este respeito escrevi no jornal *O Mundo* de 1 de janeiro de 1912.

«Em quanto o publico não adquire o habito de contar «as horas de «0 a 23, é conveniente ter presente que as «horas menores do que 12 são horas da manhã e que as «horas maiores do que 12 são horas da tarde».

No seu artigo diz o sr. Mendonça e Costa o seguinte:

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

Para minha desfeza, contento-me com as transcrições.

Fechado este incidente, vou referir-me á terceira parte da minha interpelação e que deu ensejo á terceira parte do artigo do sr. Mendonça e Costa.

Nessa terceira parte da interpelação, referi-me ao facto de as estações de Parede e Carcavellos terem sido sempre votadas ao ostracismo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, constituindo esse procedimento uma verdadeira injustiça que o Governo tem o direito e o dever de evitar. Não pedi nem peço favores para Carcavellos e Parede, reclamei e reclamo unicamente justiça. Nunca pedi nada para mim nem para ninguem aos governos da Monarchia; nada pedi, não peço, nem tenciono pedir aos governos da Republica, mas tenho o direito e o dever de reclamar justiça a favor seja de quem fôr, e muito especialemente a favor de duas povoações ordeiras, laboriosas e dotadas de alta comprehensão dos seus deveres civicos, as quaes, apezar do ostracismo a que foram votadas pela Companhia, teem tido persistente e notavel desenvolvimento, passando mesmo adeante de outras localidades protegidas por aquella.

Quando se abriu á circulação a linha ferrea de Cascaes, foi esta linha dividida em zonas, ficando na ultima zona as estações de Carcavellos, Parede, Estoril e Cascaes. Alguns annos depois foram construidos os apeadeiros de Monte Estoril e de S. João do Estoril, e pouco depois foram estabelecidos os comboios rapidos para serviço de Cascaes e dos tres Estoris e sendo excluidas as estações de Carcavellos e Parede, apezar de serem estações da primitiva! E' isto justo e equitativo? Representa isto, ao mesmo tempo, uma medida de boa administração?

Diz a isto o sr. Mendonça e Costa que, se os rapidos parassem em Carcavellos e Parede, deixavam de ser rapidos. Porque é que, parando em Carcavellos e Parede deixam de ser rapidos e não o deixam de ser, parando nos tres Estoris que, para mais, estão em tão curta distancia entre si, que em 9 ou ou 10 minutos se vae a pé de uma a outra estação ou apeadeiro?

O que eu reclamei na minha interpelação e o que há mais de dez annos reclamam os passageiros das estações de Carcavellos e Parede é unicamente justiça e só justiça.

Ora para que justiça completa seja feita a estas duas importantes povoações, é necessário que seja adoptada uma das seguintes medidas:

1.º Que, continuando Carcavellos e Parede na zona de Cascaes e portanto pagando os assignantes os preços desta ultima estação, lhes sejam concedidas as garantias dos assignantes de Cascaes e dos tres Estoris, tendo assim direito aos comboios rapidos.

2.º Que, no caso das estações de Carcavellos e Parede não conseguirem as garantias das outras estações da zona e portanto o serviço dos comboios rapidos, sejam retiradas desta zona.

Para que haja verdadeira justiça, é necessário que na integra seja satisfeita uma destas medidas. Tudo o que se fizer que não seja isto, não é justiça a valer. Ha mais de dez annos que os passageiros que embarcam em Carcavellos e Parede reclamam nesse sentido á Companhia, tam-

bem tendo reclamado por vezes aos governos. O resultado tem sido sempre negativo.

Poderia de má fé allegar-se que Carcavelos e Parede não se tem desenvolvido paralelamente ás outras localidades servidas pela linha ferrea. Este argumento, além de ser falso, não é concludente, pois o sr. Mendonça e Costa, que viajou pela America do Norte, sabe muito bem que nas vastas planicies de oeste se abriram por vezes linhas ferreas em regiões inhabitadas, estabelecendo-se estações em pontos onde não havia uma unica habitação. Mas também sabe que, em volta dessas estações, devido á influencia dos comboios, em breve se construam casas e se levantavam villas e cidades florescentes. Por isso, o facto de a estação e apeadeiros dos Estoris serem servidos por comboios rápidos, á custa dos assignantes de Carcavelos e Parede, poderia ter dado logar a que aquelles se desenvolvessem e estas estacionassem. Mas não sucede isso e portanto um tal argumento não é verdadeiro, pois Carcavelos é uma das estações da linha que tem mais assignantes, com excepção das estações *terminus* e da de Paço d'Arcos, e Parede é a terceira estação da linha em rendimento, segundo indicações que me foi permitido obter. D'aqui se pôde concluir o desenvolvimento enorme que estas duas povoações teriam alcançado, se não tivessem sido votadas ao ostracismo, e se tivessem sido servidas por comboios rápidos! E quem afinal havia de tirar mais vantagem com isso é a propria Companhia, que contra si mesma tem estado trabalhando.

Aos ultimos periodos do artigo do sr. Mendonça e Costa não me permite o meu passado nem o meu presente que responda. Apenas direi que não fica mal a ninguém o defender a justiça, ainda que com a justiça dos outros defenda também a sua. Fica porém sempre mal, seja a quem fôr, e dá logar a protestos da opinião publica e bem assim a equivocos e até a insinuações deshonrosas o ataque contra a justiça evidente e indiscutivel, quer a vítima seja um simples individuo, quer sejam povoações inteiras.

Parede, 8 de Janeiro de 1912.

José Nunes da Matta.

Agora diremos de nossa justiça:

Sobre a directriz da linha do Norte tem o sr. Matta no artigo do distinto engenheiro sr. Bossa, na pagina 4 do mesmo numero, a prova de que estamos *todos* d'accordo.

Mas emendar o erro que se fez ha mais de cincoenta annos, construindo agora novas linhas que substituam, que prejudiquem ou quasi inutilizem aquellas, seria um erro economico que um senador não pode nem deve aconselhar.

A linha da Beira Baixa representa ainda um encargo para o Estado, e quanto mais tráfego lhe fôr disputado por outra linha, em competencia, maior será a verba de subsidio que o thesouro terá que pagar.

As linhas cuja construcção o articulista preconiza são a do valle do Zêzere e seus affuentes, e fazem parte da rede da zona central cuja construcção, mesmo antes do seu delineamento, então em estudo, foi o objecto da proposta de lei ha oito annos apresentada pelo então ministro das obras publicas. Se nessa época se tivesse feito mais administração e menos politica, já hoje a rede dessa zona estaria adiantada, mas a nossa vida publica nos ultimos tempos tem sido... o que se vê...

O Sr. Matta faz um parenthesis para se defender de ter dito que de 12 horas se tiravam 12 e ficava... meio dia.

Se num jornal de 1 de Janeiro explicou melhor o caso, escrevendo em 31 de dezembro, não podíamos adivinhar essa explicação.

Ora, no *Diário de Notícias* de 19 de dezembro, pagina 6, 3.^a columna, vem uma explicação em que se diz:

Tendo havido um pequeno equivoco na nota que os jornais copiaram da circular da direcção geral de instrucção secundaria, superior e especial, e que publicaram relativamente á nova hora

que deve ser adoptada a partir de 1 de Janeiro de 1912, é de toda a conveniencia que fique bem assente:

4.^a—Na contagem das horas seguidas de 0 a 23, tenha-se sempre em mente que as horas de 0 a 12 são horas da manhã e as de 12 a 23 são horas da tarde. Tirando 12 ás horas da tarde, obtem-se em resto as horas correspondentes, adoptadas até 31 deste mes. — *José Nunes da Matta.*

Vê-se que o Sr. Matta se esqueceu do que escreveu ha vinte dias. Nós temos a mesma edade de s. ex.^a, mas conservamos melhor memoria.

Na terceira parte da sua questão diz o Sr. Matta que afirmamos que se os comboios parassem em Carcavelos e Parede deixavam de ser rápidos, quando foi o Sr. ministro do Fomento que lh'o disse, e nós apenas citámos essa afirmação.

Não deixaremos, porém, passar em claro o Sr. Matta dizer que «segundo indicações que lhe foi permitido obter» Parede é a *terceira* estação da linha, em rendimento, com exclusão do Caes do Sodré, Paço d'Arcos e Cascaes.

Foi o Sr. Matta muito mal informado e pena é que com argumentos falsos faça obra parlamentar.

Ora a ordem das estações pelo rendimento de passageiros, naquella linha é:

- 1.^a Caes do Sodré
- 2.^a Cascaes
- 3.^a Mont'Estoril
- 4.^a Estoril
- 5.^a Algés
- 6.^a Paço d'Arcos
- 7.^a S. João do Estoril
- 8.^a **Parede**
- 9.^a Santos
- 10.^a **Carcavelos**

Com respeito á paragem dos rápidos, também Cae-Agua a reclama, e esta com muito mais razão porque não só paga os bilhetes de assignatura pelos preços da ultima zona, como nos ordinarios paga o preço do Estoril.

A tarifa de zonas foi estabelecida dividindo-se a linha em trez troços equidistantes:

9	kilometros	Caes do Sodré até Algés
8	"	Dafundo até Oeiras
9	"	Carcavelos até Cascaes

As intermedias ficam sempre, neste sistema de tarifas, a queixar-se, e se Parede e Carcavelos se lamentam, tem tanta razão como Belem, como Dafundo, Cruz Quebrada etc.

Só uma reforma do sistema de tarifas poderia attenuar este mal.

E para terminar diremos ao Sr. Matta que se estão fazendo estudos nesse sentido.

E' uma boa noticia que lhe damos e com que o distinto filho de Lycurgo ficará mais contente do que se compasse um bolo... nacional, amassado com o seu delicioso mel, e lhe sahisce a fava.

Vá-se com ella; com a noticia, bem entendido.



UMA GRANDE FÁBRICA

O conselho administrativo da importante fabrica de cabos metalicos Felten & Guillaume Carlswerk, de Mülheim sobre o Rheno, aprovou a convenção destinada a ligar a esta sociedade a Empreza mineira e metalurgica Jules Collart & C.^{ia}, de Steinfort, (Luxemburgo). Desta forma, alargando as suas instalações e com o supplemento de novos aços, fica aquella casa em condições de, nas suas magnificas officinas, poder satisfazer promptamente as mais importantes encomendas.

A empreza luxemburgoza será transformada em sociedade anonyma, cujas accções serão tomadas pela firma Felten & Guillaume Carlswerk, não tendo a nova sociedade intenção, ao presente, de aumentar o seu capital de accções, porque aquelle de que dispõe basta para a realização desta fusão.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Conclusão)

Tarifa n.º 12. — *Adubos e correctivos para terras, machinas e instrumentos agrícolas.* — Esta tarifa é completamente nova e destina-se a proteger cumulativamente os interesses dos agricultores, cujas lavouras se acham mais afastadas dos grandes centros, e os dos fabricantes nacionaes de adubos chimicos, industria esta cujo desenvolvimento muito interessa o paiz.

Nella foram incluidas todas as mercadorias que constituem adubos ou servem para a sua fabricação, os correctivos para terras, bem como as machinas e os instrumentos agrícolas, que figuravam nas classificações de outras tarifas.

Contém 3 séries de preços, sendo a 1.ª aplicável a machinas agrícolas montadas ou não sobre rodas; a 2.ª a instrumentos agrícolas e a 3.ª a adubos e correctivos.

Pelo que respeita aos *adubos e correctivos*, consiste ella na applicação de uma série de bases, accentuadamente decrescentes (chegando até 1 real por tonelada e kilometro), a secções de linha de 50 kilometros apenas.

Pela comparação entre a tarifa antiga e a nova vê-se que, até 150 kilometros, as bases de applicação que eram de 12 — 12 e 11, passam a ser de 16 — 12 e 8, resultando nestes percursos aumentos de preços de 220 réis para uma zona de 10 kilometros de extensão, de 200 réis para uma de 40, e entre 200 e 50 réis para as restantes 50. Deve, porém, notar-se que muitas das estações desta zona teem preços especiaes e que os agricultores que nella lidarem, mais proximos dos grandes mercados, teem ainda, sobre os outros, vantagens de fretes que apenas diminuem nesta especie de transportes e são mais accentuadas nos dos generos de produção.

Para as distancias superiores a mesma comparação dá: tarifa 8: 11 — 9 — 9 — 6 e 6 tarifa nova: 8 — 4 — 3 — 2 — 1, o que quer dizer que todos os preços são beneficiados em maior extensão, variando este beneficio entre 200 e 300 réis numa zona de 50 kilometros, entre 100 e 200 réis noutra igualmente de 50 kilometros, e sendo inferior a 100 réis nas zonas restantes.

A organização dos preços da 3.ª série e a baixa do minimo exigido de 1.000 a 100 kilogramas obedecem ao proposito de facilitar a expedição directa de pequenas quantidades ás grandes distancias, isentando a lavoura da dependencia do pequeno comercio que menos garantias lhe oferece da genuidade do adubo.

A concessão especial da actual tarifa n.º 8 para o transporte do minimo de 4.000 toneladas annuaes de «gesso» de Obidos para as fabricas de adubos situadas em Lisboa e arredores, é mantida na nova tarifa, mas com bonificações desde o minimo de 1.000 toneladas.

Permite-se assim que todas aquellas fabricas possam, em boas condições, empregar gesso portuguez na fabricação de adubos, o que actualmente só succede ás duas fabricas mais importantes.

Na mesma orientação de proteger a agricultura, publicou ha pouco a Companhia a tarifa n.º 102 combinada com o Minho e Douro de que já aqui nos occupámos, e vae pôr em vigor a partir do proximo dia 25 a nova tarifa 103 combinada com a companhia da Beira Alta, tambem para o transporte de adubos.

As *machinas agrícolas* não têem actualmente protecção especial. São taxadas ou pela tarifa especial n.º 10, ou pela Geral 1.ª classe ou classe especial (conforme sejam

transportadas montadas ou não sobre rodas) e ainda com pesadas sobretaxas quando se trate de massas indivisiveis de 3.000 kilogramas ou mais, ou quando excedam as dimensões do material. Isto é, os preços actuaes, sem sobretaxas, vão desde 24,03 a 63 réis por tonelada e kilometro.

O caso em que é aplicavel o preço mais economico acima citado de 24,03 réis da tarifa actual, tem na nova tarifa a base de 17,27.

Actualmente, quando as machinas são transportadas sobre rodas, são consideradas como vehiculos e taxadas a 63 réis. Na tarifa nova os preços são os mesmos quer as machinas sejam ou não montadas sobre rodas, attendendo-se assim a reclamações feitas pelos interessados nestes transportes.

As sobretaxas para as massas indivisiveis de 3.000 kilos ou mais são muito menos onerosas, tanto mais que incidem sobre os preços reduzidos da tarifa nova.

O exemplo que segue mostra claramente a economia que resulta da aplicação da nova tarifa:

Uma caminheira montada sobre rodas, peso 9.000 kilos, de Lisboa para Crato—pela actual tarifa paga 113\$700 réis, e pela tarifa nova 45\$180 réis—.

Os *instrumentos agrícolas*, que actualmente se encontram dessiminados pelas diferentes tarifas, ficam nesta tarifa agrupados ao abrigo da 2.ª serie e dos preços especiaes B), passando a desfrutar de preços muito mais reduzidos que nas tarifas em vigor.

Tarifa n.º 13. — *Carvão vegetal, cascas para cortumes, cortica, etc.* — Nesta tarifa poucas alterações foram feitas. Incluiu-se a nova rubrica *terra de carvão vegetal*, e equiparou-se a taxa da *cortiça virgem* á dos *desperdicios de cortiça a granel*.

A cortiça virgem paga actualmente como a cortiça em bruto ou em prancha, do que resulta uma taxa excessiva atento o pouco valor dessa cortiça.

Nas condições foi introduzida uma nova esclarecendo que a Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para os transportes desta tarifa. Quando os expedidores queiram resguardar a mercadoria com encerados seus ou alugados, é-lhes facultado o regresso gratuito nas condições estipuladas na nova tarifa de despezas acessorias.

Tarifa n.º 14. — *Gado e quaisquer mercadorias em vagões pertencentes aos expedidores.*

Passou para esta tarifa toda a materia de que trata a actual tarifa n.º 15 para transporte de líquidos em vagões reservatorios.

A exemplo do que já se faz nas principaes linhas espanholas e francesas, o projecto desta tarifa prevê as condições em que a Companhia aceitará o transporte de mercadorias e gado em vagões pertencentes aos expedidores ou por elles postos á disposição do caminho de ferro.

Pelo que respeita a gados o que se estipula, é, embora com algumas modificações, o que para taes casos está em vigor na actual tarifa n.º 5. Sobre o petroleo e oleo de petroleo já nos occupámos ao tratar da tarifa 9.

A bonificação a descontar na taxa de transporte em cheio, a titulo de utilização de material, é de 5 réis por vagão e kilometro de percurso.

As demais condições são semelhantes ás que vigoram nas linhas estrangeiras para transportes da mesma natureza.

Tarifa de despezas accessorias. — Esta tarifa sofreu tambem importantes alterações de que damos em resumo as principaes.

Inclusão no artigo 3.º do Imposto para o Fundo de Assistencia Publica; fusão no artigo 4.º dos actuaes 3.º e 7.º relativos á manutenção em grande e pequena velocidade; inclusão da materia da suprimida tarifa 14 relativa a cargas e descargas de massas indivisiveis de 3.000 kilos ou mais; estabelecimento de taxa para transferencias em Lisboa-Caes dos Soldados de remessas do lado do mar para o de terra ou vice-versa.

Os direitos de manutenção para os vehiculos, actualmente estabelecida por unidade, passam a ser cobrados pelo peso taxado como se procede com as demais mercadorias.

Foi tambem fixada a taxa a cobrar pela carga ou descarga de animaes perigosos, e transferidas para a tarifa geral, por tratarem de materia que a essa tarifa respeita, as actuaes condições 5.ª, 6.ª e 9.ª do artigo 7.º

E' suprimido o direito de transmissão ficando estabelecida a regra de que são considerados como estação de partida ou de chegada, segundo o caso, os pontos de transmissão e a de que, nestes pontos, os donos das remessas não têm a faculdade de fazerem de carga ou descarga.

E' rasoavel esta disposição, porquanto, não podendo os expedidores ou consignatarios fazer com gente sua trasbordos das suas remessas nas estações de transmissão, a Companhia sempre que fazia essa operação deixava de cobrar uma importancia que em rigor lhe era devida.

Este procedimento é o que foi sempre adoptado pela Companhia da Beira Alta.

Claro que, nas remessas de vagão completo, quando a carga na procedencia ou a descarga no destino sejam feitas pelo expedidor ou consignatario, esse direito não será cobrado, senão na estação de transmissão, unico ponto onde os interessados não podem, como dissémos, fazer tales operações.

Pelo art. 5.º (antigo 17.º) foram reduzidas approximadamente a metade para os guindastes manuas fixos, as taxas actuaes, mantendo-se estas, com ligeiras reduções para os guindastes de motor mechanico tambem existentes nas estações. Foi suprimida a acumulação desses direitos com os de carga e descarga.

Os actuaes artigos 4.º, 5.º e 8.º foram reunidos em um só (7.º), comprehendendo todos os casos, inclusivé o dos volumes de mão. Para os animaes, havia regras diferentes segundo a «velocidade» em que se fazia o transporte; adoptou-se a da p. v., a mais vantajosa, que concede ao consignatario duas horas para os levantar.

No novo art. 10.º e antigo 15.º foram reunidas e ampliadas ou aclaradas condições de especies já estabelecidas; ampliada aos encerados a concessão de regresso nas condições que ficam vigorando para as taras, dando aos expedidores a faculdade de pedirem a devolução dos seus encerados logo que as remessas sejam retiradas; foi reduzido a 500 réis, o minimo de cobrança de 1.500 por encerado estacionado.

Foram tambem incluidas na nova tarifa as disposições, já em vigor segundo um Aviso ao Publico, relativas á desinfecção dos vagões servidos no transporte de gado, e foi suprimida a tabella de cargas minimas para vagões completos por ficarem indicadas na Classificação geral.

Por esta exposição poderão os leitores fazer desde já uma ideia bastante aproximada do que são as novas tarifas da Companhia Portugueza que entram em vigor no dia 20 deste mez.

Se, como dissemos no começo do nosso artigo, esta remodelação não representa uma reforma radical, vê-se todavia que na Companhia ha uma orientação num sentido mais moderno, aproximando bastante o seu sistema de tarificação do que as mais adeantadas empresas ferroviarias do estrangeiro estão adoptando.

Pena é que, ainda factores de diversa ordem e naturezas diferentes não lhe permittam baixar todos os seus

preços, quer de passageiros, quer de mercadorias, a um nível mais aproximado dos que para os mesmos transportes vigoram nas linhas ferreas dos paizes mais adeantados ou mais ricos do que o nosso. Este desideratum, porém, que não é possivel por enquanto alcançar, estamos certos irá pouco a pouco sendo attingido á maneira que todos os ramos productores do paiz se forem desenvolvendo.

Tarifa n.º 103 de pequena velocidade

Transporte de adubos e correctivos

Entra em vigor no proximo dia 25 a nova tarifa n.º 103 da Companhia Portugueza combinada com a Companhia da Beira Alta para o transporte de adubos e correctivos acondicionados e a granel.

A nova tarifa que é, por assim dizer, um complemento das medidas adoptadas pela Companhia para o incitamento do desenvolvimento da industria nacional de adubos e da agricultura, é, como a sua similar combinada com o Minho e Douro, estabelecida em bases bastante reduzidas.

Essas bases são de 6 réis por tonelada e kilometro em todo o percurso da Companhia Portugueza, e de 12 réis do 50.º kilometro ao 100.º, e de 7 réis do 101.º em deante, com o minimo de cobrança para a Companhia da Beira Alta do que corresponde a 30 kilometros, ou seja, 360 réis.

Destas bases resultam, como se vê do exemplo a seguir, preços bastante baixos que com certeza devem ser bem aceites pelo publico.

De Braço de Prata a Mangualde—2.5180 por tonelada, não incluidos os direitos de manutenção, que são cobrados aparte.

De Alcantara-Terra a Fornos—2.5415.

Os preços segundo a tarifa que attendia até agora estes transportes, a N. B. n.º 6—eram para aquelles casos de 3.5400 e 4.5300 respectivamente.

A tarifa attende, como à n.º 102 combinada com o Minho e Douro, só ás procedencias de Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata, Alcantara-Terra ou Mar, Caes do Sodré (Caes de Santos) e Vendas Novas (Terminus), que são as estações que servem os centros productores de adubos, sendo os destinos quaisquer estações das linhas da Beira Alta. A nomenclatura das mercadorias é igual á da 102.

Alteração da hora oficial

A Companhia Nacional dos Caminhos Ferro modificou o artigo 139.º da sua Tarifa Geral que faz parte das Disposições aplicaveis a todos os transportes em pequena velocidade, pela fórmula seguinte:

Artigo 139.º—As estações estarão abertas para a recepção e entrega das expedições: de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7^h 30^m até às 18^h 30^m e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8^h 30^m até às 17^h 30^m

Nos domingos e dias oficialmente decretados como feriados as estações abrirão ás mesma horas, mas fecharão ás 12^h 30^m.

Transferencia de deposito-mercadorias

Foi determinado que, enquanto o serviço de transferencia de deposito de mercadorias estrangeiras com destino ás estações de caminho de ferro em Setubal e Algarve, não estiver devidamente regulado, qualquer despacho dessa natureza, ou iniciado na séde da Alfandega, ou em alguma das delegações urbanas, terá por condição essencial e impreterivel a caução dos direitos por meio de deposito, mediante rigorosa verificação prévia, que assegure a efectividade do seu pagamento. Realizado este na delegação destinataria, será na séde liquidado o deposito respectivo, em presença de documento comprovativo desse pagamento.

E' todavia permitido, a quem o preferir, nacionalizar essas mercadorias na séde ou delegações urbanas para isso habilitadas, seguindo portanto as mercadorias já nacionalizadas ás estações do destino.



XI

Final de uma excursão. — De Lausanna a Lyão. — Genebra. — Montluçon. — Projectos de nova viagem.

Dada a falta de espaço com que luctamos e a falta de interesse que teria falar de pontos já anteriormente visitados e descriptos aqui, vamos terminar em breve palavras as *notas* sobre a nossa excursão do anno findo.

Estamos em regresso, e de Lauzanna para Lisboa o caminho natural é por Genebra, Lyão e Bordeus.

Genebra, onde a paragem se impõe, no final do verão, quando a enorme população fluctuante veraneadora já passou e a outra camada, a dos desportos de inverno, ainda não vem, é uma cidade pacata, sem deixar de ser sempre uma cidade bella. Falta-lhe o encantador panorama do Monte Branco que só nos dias de firmamento limpo lhe dá um *cachet* especial; conserva a animação das suas ruas; a bellesa dos seus arredores; a importancia dos seus museos e da sua universidade; a curiosidade da sua parte antiga.

De entre as coisas que, de novo, vimos, destaca-se a bella *Victoria Hall*, sumptuoso salão para concertos, con-

struido ha vinte annos e legado á cidade pelo antigo consul inglez mr. Barton.

É um luxuoso salão que pode conter cerca de 2000 pessoas, commodamente assentadas em bellas poltronas de couro. A ornamentação é primorosa; todo o interior respira bom gosto e riquesa.

Não temos, por cá, benemeritos daquelle estofo que façam ás nossas cidades tão importantes donativos...

De Genebra a Lyão, a viagem é muito interessante, na sua primeira metade, por a linha seguir no valle do Rhône, encostada ao Jura e tendo á esquerda as montanhas da Saboia. Já della tratamos em 1890, pag. 39, de 1 de fevereiro; como tambem de Lyão, na pag. 20 do volume de 1901.

De Lyon para Bordeus, ha no verão um rapido de dia outro de noite; desde outubro aquelle é suprimido e quem não quiser viajar de noite ou tem que sugeitar-se a partir ás 5 da manhã e percorrer os 624 kilometros em bellas 19 horas, ou que cortar a viagem, indo pernoitar a Montluçon e seguindo dahi pela manhã, o que obriga a quatro trasbordos que, embora faceis, são sempre incommodos.

O material que a Companhia de Orleans emprega, mesmo nos seus comboios de curtos percursos, é muito comodo, e o mesmo que antigamente formava os comboios das linhas principaes, agora dotadas de grandes carruagens com todo o conforto moderno.

Montluçon é uma pequena cidade muito industrial e muito antiga, na sua parte central, que lembra a nossa Alfama.

Mas muito mais aceiada, já se vê.

MAIOR E MENOR COTAÇÃO MENSAL E ANNUAL, EM 1911, DOS FUNDOS DO ESTADO, TITULOS DE

Bols.	Títulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa	Div. Interna 3% assentam..	38,05	37,80	38,45	37,70	38,80	38,45	38,70	38,46	39	38,40	39,40	37,85
	" 3% coupon...	38,05	37,70	38,40	37,65	38,65	38,40	38,65	38,40	38,80	37,80	39	37,90
	" 4% 1888 c/pr.	20,800	20,400	20,800	20,650	21,000	20,950	21,200	21,100	21,200	21,400	20,800	20,500
	" 4 1/2% 1888/9..	56,000	54,500	53,500	54,000	57,000	54,500	55,500	53,500	54,000	53,500	54,000	53,500
	" 4% 1890.....	50,500	50,000	50,000	49,500	50,500	50,000	48,500	48,500	48,500	48,500	49,400	48,000
	" 3% 1905 c/pr..	9,050	8,950	9,150	8,950	9,200	9,150	9,200	8,850	8,850	8,750	8,900	8,850
	" 4 1/2% 1905 C.F.E.	80,000	77,500	80,000	79,000	80,500	80,000	80,000	79,500	80,500	80,000	81,500	78,600
	" 5% 909/ob. C.F.E	78,700	78,500	79,500	78,500	80,000	79,500	79,100	78,500	79,500	79,300	80,000	79,500
	Externa 3% coup. 1.º s.	61,100	63,500	64,500	63,600	65,400	64,300	65,600	65,300	66,500	65,400	67,200	66,500
	" 3% 2.º serie...	63,200	62,000	63,500	62,000	63,800	63,500	64,000	63,800	64,600	64,000	64,300	64,000
	" 3% 3.º serie...	66,000	64,600	65,900	65,000	66,500	65,900	66,700	66,400	67,400	66,700	67,900	66,800
	Obrigações dos Tab. 4 1/2%.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95,200	95,200
	Acções Banco de Portugal..	164,800	158,000	164,700	161,500	157,800	156,500	156,000	153,000	159,200	154,500	161,500	160,000
	" Com. de Lisboa	131,000	130,000	131,500	126,500	127,000	127,000	125,000	124,000	124,800	124,600	124,800	124,500
	" Nacion. Ultr..	95,000	94,000	97,000	93,900	96,000	95,100	93,000	92,900	96,000	93,300	95,700	95,200
	" Lisboa & Açor.	403,000	94,500	103,500	100,000	101,000	99,600	99,000	98,000	100,000	97,800	98,500	98,500
	Companhia C. F. Port.	64,500	63,500	63,500	63,000	72,000	62,000	74,900	71,500	75,000	72,000	70,400	70,000
	" Nacional.	5,200	5,000	5,300	5,200	6,500	5,300	5,600	5,600	5,600	5,300	5,300	5,050
	" Tabacos.	60,100	59,500	61,000	59,000	59,800	58,700	59,700	58,500	63,000	60,500	63,300	61,700
	" Phosph...	61,500	60,500	63,000	60,600	62,400	61,000	58,000	58,000	59,000	58,300	58,600	58,000
	Obrig. Comp. Atravez d'Africa	85,200	83,500	86,000	85,400	87,500	86,000	87,500	86,600	86,800	86,500	88,200	87,000
	" C. F. P. 3% 1.º g.	—	—	—	—	67,000	66,500	67,000	66,500	66,000	66,000	—	—
	" C. F. P. 3% 2.º g.	51,500	49,900	50,000	49,400	52,950	49,500	53,500	52,500	56,000	55,000	55,500	54,950
	" B. Alta 3% 1.º g.	56,000	56,000	57,500	57,500	57,500	57,500	58,200	58,200	—	—	54,600	54,600
	" B. Alta 3% 2.º g.	16,100	15,450	16,000	15,650	16,850	16,000	17,400	16,600	17,400	16,700	17,500	17,000
	" Nac. coup. 1.º s.	71,500	70,000	71,500	71,500	71,500	71,500	69,000	69,000	68,000	68,000	69,000	68,200
	" Nac. coup. 2.º s.	61,000	61,000	61,500	61,500	62,000	61,500	62,000	61,800	62,000	61,900	62,200	60,500
	" prediaes 6%.....	73,500	73,500	74,000	73,500	80,000	74,000	83,000	81,000	83,500	83,000	84,700	84,100
	" 5%.....	71,600	68,500	70,900	68,000	77,500	71,800	81,000	78,500	77,000	75,500	80,000	75,100
	" 4 1/2%.....	64,500	63,500	65,000	63,500	67,000	67,000	70,000	70,000	70,200	70,200	73,000	73,000
Paris	3% portuguez, 1.º serie	64,95	64,50	65,90	64,80	66,90	65,50	66,70	66,05	69	67,22	69,42	68,10
	Acções Companhia C. F. Port.	—	—	322	320	364	320	381	369	390	365	375	375
	" Madrid-Caceres-Port.	43,75	39,25	41,75	39,50	40,75	39,50	43	40	41	39,50	42	39,50
	" Madrid-Zaragoza-Ali.	425	417	420	412	419,25	411	433	422	433,50	429	438,50	431
	" Andaluzes.....	280	270	268	263	268,50	259	267,50	261	262	256	266	260
	Obrig. Comp. C. F. P. 1.º grau	339	328	342	327	339	333	341	337	339	334	342	335,50
	" C. F. P. 2.º grau	263	256	257	252	269	254	284	274	292	283	290	285
	" da Beira Alta.	300	295	294,50	293,25	299,25	292	306,50	298	308,75	302,25	307	303
	" Madrid-Caceres-Port.	154	147,50	157,20	151	163	153	162	157	168	159,75	171	166,25
Londres	3% portuguez.....	65	64,50										

É, caso para notar, com 34.000 habitantes, tendo pouca população fluctuante, tem contudo, quatro hoteis bastante rasoaveis, e uns trez ou mais cafés luxuosos, um dos quaes com concerto.

Se a nossa Santarem, bem mais populosa fosse assim...

Do resto da viagem a Bordeus e dahi a Lisboa não ha que tratar porque tanto a linha ferrea como as cidades, de passagem, Limoges, Perigueux, já estão descriptas aqui.

Findamos aqui a excursão passada, reservando-nos, desde o proximo numero falar da que, de proposito para procurar elementos para estes artigos, vamos emprehender em breves dias.

Não expomos o programma aos nossos leitores porque já nos arrependemos de, no anno passado, ter exposto o que projectavamos e que, a final, um caso de força maior — o cholera na Turquia — nos impediu de realizar.

A excursão que projectamos é uma das mais interessantes, e a sua descrição levará o leitor por logares, talvez não visitados pelos mais afamados turistas portugueses.

E que o nosso excursionista, quando não se contenta só com a grande viagem dos boulevards de Paris, vae, em geral, aos logares communs de toda agente; e nós temos por gosto alongarmo-nos sempre por veredas e regiões menos visitadas.

Desde o proximo numero, pois, os leitores terão notícias da nova viagem, para a qual o autor destes artigos partirá no dia 20 do corrente.

CAMINHOS DE FERRO, BANCOS E COMPANHIAS, NAS BOLSAS PORTUGUEZA 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
38,40	37,80	38,30	38,10	38,30	37,90	38,30	37,85	39,40	38,40	38,60	36,76	Jun. Nov.	39,40
38,40	37,70	38,35	38,10	38,60	38	38,30	38	39,30	37,75	38,70	36,70	Novemb.	39,30
20,500	20,300	20,400	20,300	20,500	20,350	20,450	20,400	20,500	20,400	20,500	20,200	Abrial e Maio	21,200
53,800	53,200	53,800	53,200	53,700	53,500	53,500	52,500	53,500	53,500	52,500	51,900	Março...	57,000
49,500	49,500	48,500	48,000	48,500	48,300	49,300	48,000	48,000	47,800	47,800	47,800	Julho...	49,500
8,900	8,850	9,000	8,950	9,400	9,050	9,100	8,750	8,900	8,800	8,850	8,800	Mar. Abr.	9,200
80,000	79,600	80,000	80,000	80,500	80,500	80,500	79,500	80,500	80,500	80,500	80,500	Junho...	81,500
79,000	78,900	80,000	79,500	79,500	79,500	80,000	79,500	79,500	79,500	79,500	79,500	M.Ju. Ag. O.D	80,000
64,800	63,800	64,400	64,400	64,300	63,900	65,000	63,800	65,700	64,800	66,000	65,400	Junho...	67,200
63,000	63,000	63,400	63,000	63,200	63,000	63,500	63,000	64,300	63,500	64,800	64,200	Dezemb.	64,800
66,000	65,000	66,400	65,800	66,400	66,200	66,800	66,100	67,900	66,800	68,000	67,800	Jun. Nov.	67,900
95,500	95,500	—	—	—	—	98,000	96,100	—	—	—	—	Outubro.	98,000
161,000	157,800	157,800	155,600	155,500	154,000	155,000	154,500	153,500	151,500	153,500	150,800	Janeiro...	164,800
120,000	119,000	120,500	120,500	120,500	121,500	121,500	121,500	122,700	121,500	123,500	122,000	Fever...	131,500
93,000	92,000	94,000	93,000	93,000	93,000	92,800	92,500	92,700	92,400	95,500	92,800	“	97,000
97,000	96,000	95,600	95,400	95,000	94,000	94,000	94,000	95,000	94,000	97,000	95,400	“	103,500
—	—	67,600	65,000	63,500	63,000	60,000	58,500	65,000	64,000	63,500	63,500	Maio...	75,000
5,250	5,150	5,100	5,000	5,000	5,000	—	—	5,000	5,000	4,950	4,850	Março...	5,500
62,800	59,000	59,000	58,000	58,500	58,000	58,000	57,500	57,800	57,500	60,000	57,500	Junho...	63,300
58,000	57,200	57,300	57,000	58,000	57,000	59,000	56,500	59,000	58,200	62,000	58,000	Fever...	63,000
86,700	85,600	87,000	85,500	86,600	85,500	87,300	86,600	88,000	87,000	88,200	87,300	Jun. Dez.	88,200
—	—	63,000	62,800	—	—	—	—	66,500	66,000	—	—	Mar. Abr.	67,000
51,900	50,000	50,400	49,850	49,800	48,000	49,300	47,600	51,450	49,700	51,000	50,200	Maio...	56,000
—	—	56,000	56,000	—	—	—	—	—	—	—	—	Abrial...	58,200
16,350	16,000	16,100	15,900	15,900	15,750	16,000	15,600	16,400	16,150	16,300	16,400	Junho...	17,500
69,000	68,800	69,000	66,800	69,500	69,500	68,000	68,000	68,500	68,500	68,000	68,000	Jan. a Março	71,500
61,000	60,500	62,000	61,200	61,500	61,000	—	—	—	—	—	—	Junho...	62,200
81,500	80,000	80,000	80,200	80,200	80,100	80,000	83,000	80,800	91,000	85,000	85,000	Dezemb.	91,000
77,500	74,800	76,500	75,500	78,000	77,000	77,300	77,000	78,400	77,800	82,100	80,000	“	82,100
73,500	72,000	75,000	74,000	74,000	74,000	74,500	74,000	79,500	74,500	—	—	Novemb.	79,500
68,50	66,15	66,80	66	66,50	65,85	66	65,02	66,62	65,95	66,70	65,75	Junho...	69,42
363	350	343	338	321	321	325	294	335	315	325	316	Maio...	390
39,75	36	37,25	36	38,80	36,25	37,25	35	39,75	36	38,75	36,50	Janeiro...	43,75
430	396	406,50	400	400,50	387,50	397,50	390,50	414	402,50	417,50	415	Junho...	438,50
252	246	255	248	249	245	246,50	240	269	261	272	267	Janeiro...	280
342	324	330	323	330	316	340	327	343	335	337,50	330	Novemb.	343
280	261	264	261	260	249	255	248	262	255	260	254	Maio...	292
299	294	296	292,50	294,50	290,62	294,50	291	302,50	293,25	304	299	“	308,75
166	160	165,50	160	162,25	157	160	150,25	160	155	158	156,50	Junho...	171
66,50	66	66,75	66	66,75	66	66	65,50	66,50	65,50	65,50	65,50	“	68,75
89,75	88,06	90,43	89	89,06	88	88,75	80,88	88,43	86,37	89,43	87,25	Agosto...	90,43

ALQUILADOR... MODELO

A titulo de curiosidade vamos contar um caso interessante passado entre um amigo nosso e um alquilador, proprietario de diligencias em Pinhel.

O nosso amigo, tencionando ir passar o Natal à sua terra, na Beira Baixa, ali ao pé da serra da Marofa, escreveu um bilhete postal de resposta paga ao dono dos carros que fazem o serviço de diligencias entre Villa Franca das Naves, Pinhel e Figueira de Castello Rodrigo, pedindo-lhe que o informasse do preço por passageiro entre a citada estação e aquellas localidades, horas de partida e de chegada a esses pontos, e se o serviço era feito por trens ou automoveis. Isto é, a pergunta mais simples e mais natural em quem quer viajar, economizando tempo e dinheiro.

Pois qual não foi a sua surpresa ao receber a resposta do alquilador.

Em logar de, no seu proprio interesse, prestar aquelles esclarecimentos, a resposta foi: *Queira V. Ex.ª primeiro informar-me da sua identidade.*

Esta não lembra ao demonio!

O

dor responde que não deu informações mais cedo «porque não quiz» e desparata até à allusão patuca de chamar ao passageiro «carbonario de capa e batina», o que não se percebe bem o que seja.

E sobre o serviço dos carros apenas diz que os preços variam, e que elles partem e chegam «às horas que se determinam».

Não commentamos; limitamo-nos a perguntar como é que um turista pôde, com tal gente, projectar uma excursão no paiz.

Escol.

Mundo Illustrado

Com o nosso numero passado distribuimos um prospecto desta bella publicação, no qual se diz que as assinaturas e correspondencia, se recebem na redacção da nossa *Gazeta*.

Por este motivo muito dos nossos assignantes supzeram que era uma edição nossa.

Não o é. A nova revista é editada pela Empresa Pereira de Castro & Filho, do Porto e a pedido de um amigo a quem ella offereceu a representação no sul do paiz e pela muita sympathia que tal emprehendimento nos merece, puzeimos á sua disposição os nossos escriptorios para aqui se centralizarem todos os serviços de vulgarização, assinaturas, venda avulso e quanto possa concorrer para a prosperidade de um emprehendimento que tanto merece ser auxiliado.

De grande numero dos nossos leitores temos já recebido as suas subscricções que agradecemos.

O *Mundo Illustrado* será, como o promette o programma, uma publicação interessantissima, com excellentes gravuras, especialmente sobre assuntos portuguezes mas dando a conhecer, em geral, pela estampa, tudo que de mais notável ha no mundo.

Nada mais expomos do programma que bem traçado se encontra no prospecto que distribuimos.

Muito prazer teremos em que o modesto auxilio que prestamos a tão util publicação fructifique em numerosas adhesões que tornem a empresa tão prospera e duradoura como util e interessante ella promette ser.

Escol.

Erro de paginação

Por um erro na imposição na machina, sahiram alguns exemplares do nosso numero passado com as paginas 4 e 5 trocadas entre si. Poucos exemplares foram, mas tendo-se procedido á dobragem e expedição durante a tiragem, não podemos saber qual o destino que esses exemplares errados tiveram.

Por isso áquelles dos nossos assignantes que os receberam e os desejem trocados por outros, bons, pedimos a fínesa de nolos enviarem e lhes mandaremos outros exemplares.

A todos pedimos desculpa da falta.

Escol.



Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

— *Serviço de títulos* — São prevenidos os portadores de obrigações desta Companhia de que, a datar de 31 do corrente mez, será pago o coupon n.º 14, relativo ao 2.º semestre de 1911, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, à razão de 7 francos cada, líquido do imposto em França, em Paris, no Comptoir Nacional d'Ecomptes,

14, rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.º, 10, rua dos Fanqueiros; e no Porto, no Banco Alliança.

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

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1912.

Contra o que insinuavam os que, dizendo-se defensores das instituições, são no seu radicalismo os mais ferrenhos inimigos delas, o sr. ministro das Finanças apresentou hoje no parlamento o orçamento do Estado para o futuro anno económico, dando assim cabal cumprimento ao artigo 54 da Constituição.

Foi um verdadeiro *tour de force* do ministerio das Finanças este trabalho feito no curto espaço de dez dias, prolongando-se a faina até alta noite para se conseguir que o ministro pudesse apresentar-o hoje ainda, em provas typographicas.

O orçamento é vasado nos mesmos moldes do de 1911-12, mas nas verbas ha importantes alterações, especialmente no que respeita ao ministerio do Interior.

Das propostas de Fazenda destinadas a procurar o equilibrio financeiro nada podemos dizer á hora em que fechamos esta chronica, porque impossivel nos seria consagrar-lhes algumas linhas sem previo estudo.

O boato que tem circulado, nos jornaes e nas conversas, dizendo-se que se trata de realizar um novo emprestimo, parece confirmar-se pelo facto de estarem em Lisboa uns banqueiros estrangeiros para este fim.

Não nos sorri o recurso a um novo aumento de dívidas consolidada para a regularização das nossas arruinadas finanças, mas, se ha quem nos empreste em boas condições (?) visto que não temos meio de nos libertarmos da dívida fluctuante interna e externa, que nem sabemos como ainda fluctua, pesada como está, uma operação que, convertendo-a em consolidada, diminuisse o encargo do tesouro, não seria levada a mal ao actual governo, tanto mais que não é elle mas os que o precederam que nos crearam esta situação.

Estão presentes ao parlamento varias propostas para a regularização do jogo; e no espírito meridional do paiz não falta quem dessa mina veja desprender-se um caudal de riquezas.

As opiniões são varias: uns querem o jogo permitido *em toda a parte* (!) outros limitado ás praias, termas e estações de verão ou de inverno.

O nosso parecer sempre foi, e continua a ser, contrario a que o paiz se converta em centro de tavolagem.

Queríamos a nossa patria nobilitada pelo trabalho, pela boa administração, pela modestia do seu viver, pela honestidade dos seus processos.

A falta de espaço impede-nos de nos alongarmos sobre este assunto.

Apenas, diremos, pois, aos jornaes que tem defendido o jogo, que estão completamente enganados dizendo que elle está regulamentado na Alemanha, paiz onde elle é absolutamente prohibido há 20 annos.

Um deputado pediu ha dias ao sr. ministro das Finanças que mandasse revêr a lei da nova moeda e não autorizasse a sua cunhagem antes disso. Nós já aqui o supplicámos e não cessamos de o fazer.

Sr. Ministro, por quem é! estabeça, por lei, o luso dividido em centimos, que é coisa que todos perceberão, e livre-nos dos escudos e centavos que ninguém entende.

Para confusão bastam as 23 horas e mais a hora zero!

O mappa comparativo das cotações dos fundos publicos e titulos dos caminhos de ferro principaes bancos e outros de mais activo movimento no nosso mercado — mappa que o nosso jornal é o unico a publicar — é bastante elucidativo para a apreciação das oscilações que, durante o anno, tiveram essas cotações.

Delle se vê que o nosso fundo interno 3%, 4% e 4 1/2 1888, acções do Banco de Portugal, Companhia Nacional e Tabacos fecharam o anno em consideravel baixa.

Dos fundos publicos, na bolsa de Lisboa, foi a meio do anno que as cotações tiveram melhor alta, exceptuando só o 3% coupon que ainda subiu até novembro.

A dívida externa 1.ª serie tendo atingido a mais alta cotação em junho, desceu na segunda metade do anno, sem comodo se nivelar com o baixo preço de janeiro.

Em Paris a cotação seguiu as mesmas curvas ficando como c.º um pouco superior á cotação de janeiro.

A mais notável baixa é a das acções do Banco de Portugal que perderam 14.500 réis durante o ano, e as dos Tabacos que baixaram, desde junho, 5.500 réis.

* Os cambios tiveram nova melhoria, resultante da abundância de valores sobre o estrangeiro que tem aparecido no mercado, produto, em grande parte, do corte do coupon de títulos estrangeiros.

Apesar do concurso da Junta as libras desceram vendendo-se hoje a 4.5920 réis e comprando-se a 4.5870 réis.

O Rio-Londres subiu levemente $\frac{1}{32}$ ficando a $16\frac{1}{16}$ ou 14.5941 réis fracos o esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 30 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 $\frac{1}{8}$	49	48 $\frac{15}{16}$	48 $\frac{13}{16}$
" 90 d/v	49 $\frac{5}{8}$	—	49 $\frac{7}{16}$	—
Paris cheque	581	564	584	586
Berlim	238	239	240	241
Amsterdam cheque	404	406	405	407
Madrid cheque	895	905	900	910

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO													
	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	37	37,10	37,20	37,20	37,25	37,25	37,25	37,25	37,35	37,55	37,60	37,80	—	—
Dívida Interna 3% coupon	37	37,10	37,20	37,20	37,25	—	37,30	37,40	37,60	37,75	37,80	37,80	—	—
" 4% 1888, c/ premios	20.000	20.000	—	—	20.200	20.250	—	20.250	20.250	—	—	20.250	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1888/9	—	c52.500	a51.800	a51.800	c52.500	a52.000	c52.400	52.500	c52.600	c52.500	c52.500	c52.500	—	—
" 4% 1890	—	—	8.850	8.850	8.850	—	—	8.850	—	—	—	48.000	—	—
" 3% 1905 c/ premios	—	—	—	—	c78.500	—	—	—	a79.500	—	—	c80.000	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ % 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	c78.500	c78.500	c78.500	c78.500	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64.500	64.500	64.700	64.800	64.700	64.400	64.400	64.500	64.500	64.500	64.500	64.500	—	—
" 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.000	63.000	63.000	—	—
" 3% 3.ª série	66.400	66.400	66.400	66.400	66.400	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.600	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	154.000	—	—	156.000	156.000	—	156.500	156.500	156.500	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	124.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	—	—	93.600	94.000	94.000	94.000	94.000	94.000	99.000	99.000	—	94.500	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	—	60.000	—	—	—	—	—	—	61.000	—	60.500	60.500	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	a60.800	c60.100	60.100	60.200	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	85.400	85.400	85.500	—	85.400	—	85.400	—	85.600	85.600	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	64.500	—	—	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	50.600	—	50.800	50.800	50.800	—	50.800	50.900	50.900	50.600	50.900	50.850	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	16.200	—	—	—	—	16.100	16.100	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68.500	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	61.300	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	60.000	—	—	—	—	—	—	84.000	—	—	—	—	—	—
" predias 6%	—	82.500	—	83.000	—	—	—	81.000	—	—	—	80.000	—	—
" 4 $\frac{1}{2}$ %	—	—	66.70	66.87	—	65.40	65.30	65.15	65.30	65.35	—	—	—	—
Paris: 3% português 1.ª série	66,65	—	—	75.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.	—	36,50	36,50	37,75	37,75	36,50	37,50	37	37,50	36,75	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	418,50	418	417	418	418,85	420	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	268	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	333	334	334	333	325	325	327	325	326	327	327	327	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	255	259	258	258	—	258	259	258	258	259	259	259	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	295	293	295	295	294	293	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	159,50	162	163,50	160	160	161	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% português	65	65	65	65	65,25	65,25	65,80	65	65,50	65,50	65,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa	—	88,43	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		1911	1910	Diferença em 1911
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Les chemins de fer français à l'Exposition de Turin, 1911, edição da casa Lucien Anfry, de Paris.

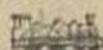
É um estudo completo do material ferroviário que a França enviou aquella exposição, feito quasi todo sobre documentos officiaes das proprias companhias, onde se descrevem com a maxima exactidão as locomotivas, tenders, carruagens vagões etc., constituindo por isso uma obra de interesse para os que se ocupam da construção e funcionamento deste genero de material. A edição é luxuosa, e, para completar as descrições, é ilustrada com numerosas gravuras de plantas e photographias.

Agradecemos a offerta de um exemplar.

O Palco. Revista ilustrada tratando de assuntos teatraes, como o seu nome o indica, e que se propõe preencher uma falta que se nota no nosso meio, qual a de um jornal que sem partidarismos faça a propaganda do nosso theatro e dos nossos actores.

Apresenta-se interessante e bem impressa, como todo os trabalhos editados pela casa E. da Cunha e Sá.

Desejamos-lhe longa vida.



BRINDES E CALENDARIOS

Da casa E. da Cunha e Sá: um interessante bloco-calendario, com gravuras de paisagens e costumes portugueses, optima propaganda das bellezas do nosso paiz.

Da casa Herbert Cassels, do Porto: um cartão de boas festas, que agradecemos e retribuimos, com esclarecimentos sobre a nova hora oficial, e uns esquisitos calculos segundo os quaes, pelo adeantamento da nova hora, Portugal ganha 300 annos. Não percebemos bem como isso seja e quer-nos até parecer que em vez de ganhar perdemos, mas, emfim, são maneiras de ver...



Valle do Vouga. — As camaras municipaes de Vouzella, Oliveira de Frades e S. Pedro do Sul representaram ao governo pedindo para que a commissão nomeada para apreciar as diversas representações feitas sobre o traçado desta linha dê com urgencia o seu parecer.

— O conselho superior de obras publicas deu parecer favoravel ácerca da nova conta da garantia de juros da linha ferrea do Valle do Vouga, relativa ao anno de 1910 a 1911.

Lourenço Marques. — Vae ser aberto concurso para o fornecimento de 4 locomotivas do typo *Mallet*, de 6 eixos conjugados 3 a 3, e 4 cylindros, sendo 2 de alta e 2 de baixa pressão, desenvolvendo grande esforço de tracção, a fim de serem utilizadas no serviço de mercadorias, desta linha.

Setil a Peniche — Vae ser entregue ao Sr. ministro do fomento uma representação das camaras de Peniche, Rio Maior, Cartaxo e Caldas da Rainha, pedindo para ser feita a construcção da linha do Setil ás Caldas e Peniche, passando por Rio Maior. Este traçado será de grande vantagem para o concelho de Rio Maior que actualmente é servido pelas estações de Caldas, Santarem e Sant'Anna, que lhe ficam bastante distanciadas.



Espanha

Vae ser aberto concurso para a execução dos trabalhos da linha ferrea de Avila a Salamanca, passando por Penaranda de Bracamonte.

Russia

A Companhia do caminho de ferro de Vladicaucase propõe-se effectuar a construcção de diversas linhas novas, cujo orçamento se eleva a 52 milhões de rublos, ou sejam 39.000.000\$000 réis na nossa moeda, desde que a data do resgate pelo estado do caminho de ferro de Vladicaucase seja retardada por mais doze annos.

São os seguintes, os trabalhos propostos:

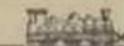
Melhoramentos nos portos de Azov, Rostov e Novorossik; Construcção de linhas secundarias entre as estações de Kavkazkaya-Tihoretzkaya; Mineralnie Vodi-Prohladnaya; Rostov a Bataisk e Velikokninajesk; Prohladnaya a Gudermes com um ramal para Kizliar, e Petrovsk a Temir Khanshura, o que representa um total de 600 verstes, (642 kilometros).

Esta proposta já foi submetida ao conselho de ministros, devendo agora ser sancionada pelo Conselho Imperial e finalmente confirmada pelo Czar.

A referida companhia conta poder começar os trabalhos dentro de tres ou quatro mezes, no caso de ser aceite a sua proposta.

Nova Zelandia

O parlamento da Nova Zelandia acaba de auctorizar a construcção das seguintes linhas ferreas: Kawakawa-Hokianga, 25 kil.; Nord-Auckland 40 kil.; Kaipara-Waikato, com o ramal de Huntley a Awaroa, 12 kil.; Pierton-Hurunni, 30 kil.; Nudland, 15 kil.; Westport-Inangahua, 10 kil.; Invercargill-Kinston, 20 kil.; Catlin Seaward Busc, 16 kil.; Orepuki-Waian, 30 kil. Além destas vão ainda construir-se diversos pequenos ramaes com a extensão de 2, 4 e 7 kil., que não meencionamos separadamente pela sua pouca importancia, mas que em conjunto mostram como este paiz trata activamente de completar a sua rede ferroviaria, auxiliar indispensavel para o desenvolvimento das principaes fontes de riqueza publica.



Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 577)

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Débito

Pago por commissões e transferencias	—	1.515\$931
Idem por gastos de administração	—	18.515\$250
Idem por gastos geraes	—	10.386\$380
Idem por despezas em Londres	—	10.736\$376
Juros em diversas contas	—	17.762\$450
Coupon de 1 de Julho de 1910 e de 1 de janeiro de 1911	—	417.228\$750
Pago por gastos geraes de exploração	—	383.316\$289
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos	—	196.076\$608
		1.055.554\$034

Credito

Diferenças de cambio	—	2.550\$101
Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees	—	529\$721
Subvenção	873.578\$158	
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas	267.445\$230	606.132\$928
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto	—	825\$000
Rendimento geral da linha	—	437.848\$650
Lucro na venda de diversos materiais e trabalhos nas oficinas	—	7.667\$631
		1.055.554\$034

ANNEXO B

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

Material circulante—Valor existente	—	402:887\$593
Moveis e utensílios—Valor do existente a mais do caderno de encargos	—	50:763\$5904
Machinas e accessórios—Idem, idem	—	39:463\$5125
Combustivel—Existente	—	4:398\$3370
Contas a liquidar—Importancia das	—	13:384\$170
Tracção e oficinas—Material existente	—	1:053\$161
Vias e obras—Material existente	—	18:862\$5949
Armazens geraes—Material existente	—	157:389\$5796
Gastos geraes de exploração—a saber:		
Trafego—Cartazes, horários, etc.	1:222\$352	—
Lubrificação e iluminación—Óleos, azeite, petróleo, sebó, etc.	4:786\$013	—
Combustivel—Carvão	28:961\$336	—
Passagens—Do pessoal para Londres	2:839\$120	—
Tracção e oficinas—Material mendo, vencimento do pessoal e despesas	60:232\$239	—
Armazens geraes—Vencimento do pessoal e despesas	7:479\$640	—
Movimento—Vencimento do pessoal e despesas	43:454\$990	—
Serviço medico e do hospital—Vencimento do medico, pessoal e despesas	5:355\$635	—
Via e obras—Férias, despesas e material empregado na linha	197:702\$854	—
Direcção e serviços centraes—Vencimento do director, pessoal e despesas	31:282\$110	383:316\$289
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)	—	437:848\$650
Saldo	—	1.509:368\$007
	—	437:848\$650
	—	383:316\$289
	—	688:203\$068
	—	1.509:368\$007

Credito

Rendimento da linha	—	
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)	—	
Saldo	—	

P. 1/1

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Novo modelo de notas de expedição

A começo no dia 1 de março proximo será adoptado um novo modelo de notas de expedição, que substituirá o actual que, desde a data referida, deixará de ser aceite nas estações destas linhas, para transporte de mercadorias.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro
2.ª ampliação à tarifa de despesas accessórias

Avisos de chegada

Salvo renúncia expressa do remettente, por elle escripta na nota de expedição, a Companhia avisará os consignatários de quaisquer remessas de pequena velocidade, da chegada destas á estação de destino, cobrando pelo aviso 20 réis.

Quando o aviso fôr feito pelo telegrapho, a pedido do expedidor ou do consignatário, cobrar-se-ha o custo do telegramma.

1.º—A Companhia não responde pela entrega dos Avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telegrapho, nem pelas consequências de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatários, salvo se esses erros ou omissões forem feitos pelos empregados da Companhia na transcrição dos dizeres das notas de expedição que as suas estações recebam, ou na transcrição do que constar da escripturação com a qual sejam transmittidas á Companhia remessas provenientes de outras linhas.

2.º—O fim principal dos Avisos de chegada é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos esses avisos pelos destinatários por qualquer motivo, não lhes dà o direito de produzirem reclamações contra a Companhia se esta, decorrido o prazo legal, usar da faculdade que lhe assiste, em vista do artigo 135º da Tarifa Geral, de vender as expedições não retiradas em data publica.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Restauração da casa de guarda ao kil. 303,718

No dia 24 do mez corrente, pelas 12 horas do dia, na Secretaria da 5.ª Secção de Via e Obras, perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para a restauração da casa de guarda ao kilometro 303,718 do ramal de Portimão.

O deposito para ser admittido a licitar é de seis mil e quinhentos réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as 10 ás 16 horas na Secretaria da 5.ª secção de Via e Obras, em Faro.

Fornecimento de 600 toneladas de óleo mineral

No dia 3 de fevereiro, pelas treze horas, 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 para a adjudicação do fornecimento de 600 toneladas de óleo mineral para injeção de travessas de via.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que efectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o deposito provisório da quantia de 300\$000 réis.

O concorrente, a quem fôr feita a adjudicação, terá de reforçar o seu deposito provisório com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral dos Depósitos. O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque) e na dos Armazens Geraes (Barreiro) onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze até ás dezasseis horas.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de 4.800 Kilogrammas de vidro

No dia 18 do corrente mez, ás treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 4.800 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar, no cofre da Direcção, o deposito provisório de trinta mil réis (30\$000 réis), ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste. Este deposito poderá ser efectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos e as amostras, poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes, em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas.

Fornecimento de diversos artigos de escriptorio

No dia 20 do corrente mez, ás treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisório de 80\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

As amostras acham-se patentes nos Armazens Geraes do Minho e Douro.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Viuade Jus. to M. Estrela.** — Agente internacional de aduana y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 50	10 6	10 15	10 31
10 3	10 19	10 41	10 59
4 35	4 51	5 15	5 31
6 15	6 31	6 55	7 11
12 1	12 17	12 39	12 55

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 25	7 56	6 5	6 40
8 15	8 51	9	9 30
10 45	11 16	9 20	9 50
1 35	2 6	11 24	11 54
3 5	3 36	12 45	1 15
5 26	5 55	2 15	2 45
6	6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3	6 31
9 5	9 36	8 40	9 15
10 35	11 6	9 45	10 15
1 5	1 41	11 15	11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	Cascaes	C. Sodré	
5	7 8	6 35	7 41
6 50	7 58	7 20	8 26
8 40	9 38	b 8 23	9 13
a 9 45	10 21	a 9 31	10 7
10 20	11 17	9 48	10 44
a 11 15	11 51	a 10 30	11 6
11 20	12 28	11 26	12 30
a 2 15	1 58	a 12	12 36
2 20	3 28	2 22	3 28
a 3 45	4 21	a 3	3 36
3 50	4 57	3 50	4 56
a 5 15	5 51	a 4 30	5 6
b 5 22	6 13	b 5 6	5 33
b 5 55	6 46	a 6	6 36
a 6 45	7 21	6 50	7 56
6 48	7 56	a 7 30	8 6
a 8 15	8 51	7 40	8 46
8 20	9 28	b 8 4	8 51
a 9 45	10 21	a 9	9 36
9 50	10 58	9 55	11
a 11 20	11 56	a 10 30	11 6
11 25	12 33	11 25	12 30
a 12 50	1 26	a 12 5	12 41
b 12 55	1 46	a 135	2 11

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
4 23	5 3	6 49	7 25
8	8 40	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

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

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
f 8	8 10	f 7 18	7 28
f 5 10	5 18	f 9 40	9 48
—	—	f 6	6 10

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

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.

<tbl_r cells="4" ix="4" maxc

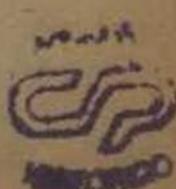
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SEDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

PEQUENA VELOCIDADE

CLASSIFICAÇÃO GERAL



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SOCIEDADE ANÔNIMA — ESTATUTOS DE 30 DE NOVEMBRO DE 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

PEQUENA VELOCIDADE

CLASSIFICAÇÃO GERAL

AVISO AOS EXPEDIDORES

1.^o—Os preços inferiores aos de 1.^a classe da Tarifa Geral serão sómente aplicados quando os remetentes, nas suas declarações nas notas de expedição, reproduzirem, textualmente e conforme a natureza e acondicionamento da mercadoria, as designações adoptadas nesta classificação geral ou nas classificações ou especificações das tarifas especiais internas, atendendo às observações numa e noutras contidas (artigo 57.^o da Tarifa Geral, § 2.^o da condição 1.^a das condições gerais de aplicação das tarifas especiais internas).

§ único.—As mercadorias a que é únicamente aplicável a tarifa especial n.^o 4 deverão ser rigorosamente designadas como se acham indicadas na classificação desta tarifa; de contrário, não serão aceitas para transporte.

2.^o—Os dizeres em *gryfo*, meramente explicativos, não devem ser transcritos pelos remetentes nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, entretanto, de ser aplicado o preço correspondente à designação principal, quando seja fielmente reproduzida.

3.^o—As palavras sublinhadas devem ser substituídas, nas declarações dos remetentes, pela designação própria (especial ou particular) do artigo que entreguem à Companhia para transporte ou das taras que o contenham, conforme os casos.

4.^o—O mínimo de carga de vagão completo de mercadorias não designadas nesta **classificação** ou das que, estando designadas, não tenham indicado o mínimo de carregamento, é de 10 toneladas ou pagando como tal. Quando, a pedido dos expedidores, sejam fornecidos vagões de carga normal superior a 10 toneladas, ter-se há em vista o disposto no § 2.^o do artigo 9.^o da tarifa de despesas acessórias.

N. B.—Quaisquer transportes a efectuar, em vagões de propriedade dos expedidores ou que para tal sejam postos à disposição da Companhia, serão taxados em conformidade com o que dispõe a tarifa especial interna n.^o 14.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
A							
Abacá (<i>câñhamo de Manilha</i>) com preparo	I	7 10	8	Achas de madeira (<i>para queimar</i>) . . .	IV	3	—
Abacá (<i>câñhamo de Manilha</i>) em bruto, <i>não prensado</i>	II	7 10	8	Ácido acético	I	7 10	—
Abacá (<i>câñhamo de Manilha</i>) em bruto, prensado	II	7 10	—	Ácido arsenioso (<i>arsénico branco</i>) . . .	I	—	—
Abacá (<i>câñhamo de Manilha</i>) em obra <u>não designada</u>	I	7 10	—	Ácido azótico (<i>nitrico, agua forte</i>) (a) . .	III	4	—
Abanos	II	7 10	—	Ácido bórico	I	—	—
Abat-jours	I	—	—	Ácido carbólico (<i>phénico</i>)	I	—	—
Abelhas	I	7 10	—	Ácido carbónico comprimido	—	4	—
Abóboras	I	9	—	Ácido chlorhydrico (<i>muriático</i>) (a) . .	III	4	—
Absinto (aguardente de)	I	2	—	Ácido esteárico	I	7 10	8
Absinto (<i>em folhas, troncos ou em pó</i>)	I	—	—	Ácido gordo branco de palma	I	7 10	8
Açafates	I	1	—	Ácido muriático (<i>chlorhydrico</i>) (a) . .	III	4	—
Açafrão	I	—	—	Ácido nítrico (<i>azótico, agua forte</i>) (a) . .	III	4	—
Acaju (<i>mogno</i>) aparelhado	I	—	—	Ácido oleico	I	9	—
Acaju (<i>mogno</i>) em bruto	I	—	—	Ácido oxálico	I	7 10	—
Acaju (<i>mogno</i>) em folhas	I	—	—	Ácido palmitico	I	7 10	8
Acendalhas (<i>phosphoros</i>)	—	4	—	Ácido phénico (<i>carbólico</i>)	I	—	—
Acessórios de fixação de carris (<i>pequeno material de via férrea</i>) . . .	II	8	—	Ácido picrico (b)	—	4	—
Acessórios de fixação de linhas <u>telegráficas ou telefónicas</u>	I	8	—	Ácido pyrolenhoso	I	7 10	—
Acessórios de via férrea (<i>material fixo de via</i>)	II	8	—	Ácido sulfo-nítrico (b)	—	4	—
Acumuladores de electricidade	I	7 10	—	Ácido sulfúrico (<i>vitriolo</i>) (a)	III	4	—
Acumuladores de gaz	II	1	—	Ácido sulfuroso anhydro liquifeito . .	—	4	—
Acetato de alumínio (<i>ou de alumina</i>) . .	I	7 10	—	Ácido tártrico	I	—	—
Acetato de cálcio (<i>ou de cal</i>)	I	7 10	—	Acidos perigosos <u>não designados</u> (b) (c)	—	4	—
Acetato de chumbo (<i>assucar de Sturno</i>)	I	7 10	—	Acidos <u>não designados</u>	I	—	—
Acetato de cobre	I	7 10	—	Aço bronzeado	I	7 10	—
Acetato de ferro	I	7 10	—	Aço <u>cobreado, dourado, galvanizado, nickelado, prateado</u>	I	7 10	—
Acetato de potássio (<i>ou de potassa</i>) . .	I	7 10	—	Aço coberto com qualquer metal não designado	I	7 10	—
Acetato de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7 10	—	Aço em bruto <u>batido, coado, forjado, fundido ou laminado</u>	IV	8	—
Acetona	I	—	—	Aço em lâminas para espartilhos (ou para vestidos)	I	—	—
Acetylene comprimido	—	4	—	Aço <u>em obra não designada (ordinária)</u> .	II	8	—
				Aço emobrado	I	7 10	—
				Aço esmaltado	I	7 10	—
				Aço polido	I	7 10	—
				Aço torneado	I	7 10	—
				Aço velho (<i>sucata</i>)	IV	8	—
				Adornos de barro (<i>material de construção</i>)	I	8	—
							8

(a) Estas mercadorias ficam sujeitas, quando forem taxadas pela Tarifa Geral, às condições da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de peso e de percurso.

(b) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(c) Exceptuam-se os ácidos cujo transporte seja proibido pelos regulamentos fiscais.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Adornos de cimento (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Agua potável comum (<i>dóce</i>)	IV	8	-
Adornos de fibro-cimento (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Água-raz comum	I	7	10
Adornos de gesso (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Água-raz refinada (<i>medicinal</i>)	I	-	-
Adornos metálicos (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Áqua régia (<i>a</i>)	III	4	-
Adornos metálicos (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Áqua salgada (<i>do mar</i>)	IV	8	-
Águas amoniacais.				Águas aromatizadas	IV	8	-
Águas gazozas				Águas gazozas	II	2	-
Águas minerais.				Águas minerais.	II	2	-
Aguardente em barris simples				Aguardente em vasilhame simples	III	2	7
Aguardente em vasilhame simples de madeira não designado				Aguardente em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	III	2	7
Aguardente em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes				Aguardente em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-
Aguas orgânicas compostas				Aguas orgânicas compostas	II	2	-
Aduelas	II	3	-	Aduelas			
Aeroplanos (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	-	Aguilhas para via férrea	II	8	-
Aglomerados de carvão de pedra (<i>para combustível</i>)	IV	8	-	Aguilhas não designadas.	I	-	-
Aglomerados de carvão vegetal para combustível (<i>bolas</i>)	II	13	8	Aivecas	II	12	-
Aglomerados de carvão de coke (<i>para combustível</i>)	IV	8	-	Alabastrina (<i>alabastro artificial</i>) . . .	I	-	-
Aglomerados de carvão (<i>para usos não designados</i>)	I	-	-	Alabastro desbastado	IV	8	-
Aglomerados de cimento não designados	II	8	-	Alabastro em bruto	IV	8	-
Aglomerados de escórias não designados	II	8	-	Alabastro em pó	I	-	-
Água celeste (<i>para tratamento de plantas</i>)				Alabastro polido	I	-	-
Água de cloro	I	-	-	Alabastro serrado.	IV	8	-
Água destilada	I	10	-	Alabastro em obra não designada . .	I	-	-
Água forte (<i>ácido nítrico ou azótico</i>) (<i>a</i>)	III	4	-	Alambiques.	I	10	-
Água-pé em barris simples ou odres	IV	2	-	Alavancas	II	7	10
Água-pé em vasilhame simples de madeira não designado	IV	2	-	Albardas.	I	7	10
Água-pé em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-	Albardões	I	7	10
Água-pé em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-	Albumina	I	-	-
Álcachofras				Alcachofras	I	9	-
Álcaçuz preparado (<i>pasta, pastilha, pó e extractos</i>)				Álcaçuz preparado (<i>pasta, pastilha, pó e extractos</i>)	I	-	-
Álcaçuz sem preparo				Álcaçuz sem preparo	I	-	5
Álcali volátil (<i>carbonato de amónio</i>) . .				Álcali volátil (<i>carbonato de amónio</i>) . .	I	7	10
Alcaparras.				Alcaparras.	I	7	10
Alcatifas.				Alcatifas.	I	7	10
Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>)				Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>)	II	8	-
Alcatrão vegetal				Alcatrão vegetal	II	8	-
Alcatruzes				Alcatruzes	I	8	8

(a) Estas mercadorias ficam sujeitas, quando forem taxadas pela Tarifa Geral, às condições da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de peso e de percurso.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Alcofas	II	1 -	-	Aloes (<i>pita</i>) em obra não designada	I	7	10
Alcool comum	III	2 -	7	Aloes para usos pharmacêuticos (<i>officinal, resina de</i>)	I	-	-
Alcool desnaturado	III	2 -	7	Alpercatas	I	7	10
Alcool ethylico	III	2 -	7	Alpista	II	7	-
Alcool methylico	III	2 -	7	Alteia	I	-	-
Alcoois não designados	I	- -	7	Alteres (<i>pesos para gymnástica</i>)	I	7	10
Aldrabas	I	7 10	-	Alumen (<i>pedra hume</i>)	II	7	10
Alecrim	I	7 10	5	Alumina	II	-	-
Alfa (<i>esparto</i>) com preparo	I	7 10	8	Aluminato de bário (<i>ou de barita</i>)	II	7	10
Alfa (<i>esparto</i>) em bruto não prensado	II	7 10	8	Aluminio em bruto	I	-	-
Alfa (<i>esparto</i>) em bruto prensado	II	7 10	-	Aluminio em obra	I	-	-
Alfa (<i>esparto</i>) em obra não designada	I	7 10	-	Aluminite	I	-	-
Alfaias agrícolas não designadas	II	12 -	-	Alvaiade	I	7	10
Alfarroba	II	9 -	8	Alviões	II	12	-
Alfazema	I	7 10	5	Amarras de arame	II	8	-
Alfinetes	I	- -	-	Amarras de cânhamo	II	8	-
Alforges	I	7 10	-	Amarras de ferro	II	8	-
Algumas marinhas	IV	12 -	-	Amarras de matérias fibrosas não designadas	II	8	-
Algodão em bruto não prensado	II	7 10	5	Ambar	I	-	-
Algodão em bruto prensado	II	7 10	-	Ameixas frescas	I	9	-
Algodão em rama medicinal	I	- -	-	Ameixas passadas	II	9	-
Algodão em rama ou em pasta (excepto o medicinal) não prensado	II	7 10	5	Amêndoas coberta (<i>confeitos de</i>)	I	7	10
Algodão em rama ou em pasta (excepto o medicinal) prensado	II	7 10	-	Amêndoas comum (<i>dóce ou amarga</i>) sem preparação	II	9	-
Algodão fiado	I	7 10	-	Amêndoas de côco	II	10	-
Algodão em obra não designada	-	4 -	2	Amêndoas de palma	II	10	-
Algodão pólvora (<i>pyroxilina</i>) (a)	I	7 10	-	Amêndoas torrada	I	7	10
Alguidares de barro	I	7 10	8	Amendoim (<i>semente de</i>)	II	10	-
Alguidares de folha de Flandres	I	7 10	-	Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto	I	7	10
Alguidares de zinco	I	7 10	-	Amianto (<i>asbesto</i>) em obra	I	7	10
Alhos	II	9 -	8	Amido (<i>pó de goma</i>)	I	7	10
Alicates	II	7 10	-	Amónia	I	7	10
Alizari	I	7 10	-	Amoniaco	I	7	10
Alizarina	I	7 10	-	Amonieto de cobre	I	-	-
Almagre em bruto	IV	8 -	-	Amoreira (<i>folha ou rama de</i>)	II	9	-
Almagre preparado ou manipulado	I	7 10	-	Amoreira (<i>folha ou rama de</i>)	II	9	-
Almatrichas	I	7 10	-	Amostras não designadas	I	-	-
Almofarizes	I	7 10	-	Anchovas em conserva	I	7	10
Aloes (<i>pita</i>) com preparo	I	7 10	8	Ancinhos	II	12	-
Aloes (<i>pita</i>) em bruto não prensado	II	7 10	8	Ancoras	II	8	-
Aloes (<i>pita</i>) em bruto prensado	II	7 10	-	Ancoretas (<i>barris</i>)	I	1	-

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Ancoretas (<i>barris</i>) desarmadas	II	1	-	Aparelhos de telegraphia	I	-	-
Ancorotes	II	8	-	Aparelhos de telephonia	I	-	-
Andaimes desarmados	II	8	-	Aparelhos de sciências não designados	I	-	-
Anéis de correntes de aço ou de ferro	II	8	-	Aparelhos eléctricos não designados	I	-	-
Angélica (<i>raízes de</i>)	I	-	-	Aparelhos hydrotherápicos não designados	I	-	-
Anhydrite (<i>sulfato de cálcio anhydrido nativo</i>)	II	8	-	Aparelhos industriais não designados	I	-	-
Anil	I	7	10	Aparelhos inodoros (<i>water-closets</i>)	I	7	10
Anilhas de ferro	I	7	10	Aparelhos para gaz não designados	I	7	10
Anilhas não designadas	I	-	-	Aparelhos para medição ou nivelação de terrenos	I	-	-
Anilina	I	7	10	Aparelhos para pesca não designados	II	7	10
Animais embalsamados	I	-	-	Aparelhos orthopédicos	I	-	-
Animais mortos para guano	IV	12	-	Aprestos de apicultura não designados	I	7	10
Animais vivos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>) (a)	-	5	6	Arados	II	12	-
Aniz (<i>herva doce</i>)	I	7	10	Arame de aço ou de ferro (<i>rôlos, re-de simples ou de pontas; em bruto, zincado, galvanizado ou cobreado</i>) não designado	II	8	-
Antimónio cru (<i>régulo de</i>)	II	-	-	Arame de bronze	I	7	10
Antracena	I	-	-	Arame de chumbo	IV	7	10
Antracite	IV	8	-	Arame de cobre	I	7	10
Anzóis	I	-	-	Arame de latão	I	7	10
Aparas de cartão	IV	8	-	Arame de zinco	I	7	10
Aparas de chifres	IV	12	-	Arame em fio (<i>para costura</i>)	I	-	-
Aparas de chinelos	IV	12	-	Arame para cordas de instrumentos musicais	I	-	-
Aparas de cortiça acondicionadas	IV	13	-	Arame revestido ou em cordão (<i>para condutores eléctricos</i>)	I	-	-
Aparas de cortiça a granel	IV	13	-	Arame em obra não designada	I	7	10
Aparas de coiro	II	12	-	Araruta	I	7	10
Aparas de fôlha de Flandres	IV	8	-	Arbustos vivos	I	7	10
Aparas de madeira acondicionadas (b)	IV	3	-	Arcas de pinho	I	-	-
Aparas de madeira a granel	I	-	-	Archotes	II	8	-
Aparas de metais não preciosos	IV	8	-	Arcos de ferro	II	8	-
Aparas de ossos	IV	12	-	Arcos de madeira	II	3	-
Aparas de papel (b)	IV	8	-	Ardósia em bruto	IV	8	-
Aparas de papelão	IV	8	-	Ardósia em chapas	IV	8	-
Aparas de peles	II	12	-	Ardósia em lâminas (<i>telhas ou telhões</i>)	IV	8	-
Aparas de sola	II	12	-	Ardósia em obra não designada	I	-	-
Aparelhos de artes não designados	I	-	-	(a) Os animais pequenos tais como cães, gatos, coelhos, aves, etc., só poderão ser transportados em grande velocidade.			
Aparelhos de cirurgia	I	-	-	(b) Vide complemento de taras.			
Aparelhos de desinfecção	I	10	-				
Aparelhos de destilação	I	10	-				
Aparelhos de óptica	I	-	-				
Aparelhos de photographia	I	-	-				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Ardósias para escrever (<i>naturais ou artificiais</i>)	I	-	-	Atanados	I	7	10	6
Areia	IV	8	-	Atum em conserva	I	7	10	-
Argamassa	IV	8	-	Atum de salmoura	II	7	10	-
Argila em bruto	IV	8	-	Atum salgado	II	7	10	-
Argila lavada	IV	8	-	Atum seco	II	7	10	-
Argolas de ferro	I	7	10	Automóveis—Vide: Carruagens . . .	-	-	-	-
Argolas <u>não designadas</u>	I	-	-	Aveia (<i>grão</i>)	III	11	-	-
Arguim	-	4	-	Aveia verde (<i>pasto</i>) em molhos . . .	II	11	-	5
Armações de chapéus de chuva (<i>ou de sol</i>)	I	-	-	Avelãs	II	9	-	-
Armações de pesca	II	7	10	Avenca	I	-	-	-
Armas de guerra, velhas (<i>sucata</i>) . . .	II	8	-	Azebre (<i>verdete</i>)	I	7	10	-
Armas <u>não designadas</u>	I	-	-	Azeite de oliveira <u>em garrafas ou latas encaixotadas</u>	II	2	-	-
Armamento <u>não designado</u>	I	-	-	Azeite de oliveira <u>em quaisquer taras não designadas</u>	III	2	-	8
Arnica (<i>simples ou preparada</i>)	I	-	-	Azeitonas <u>em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou em barrilinhos portáteis</u> . . .				
Aros de aço	II	8	-	Azeitonas <u>em taras não designadas</u> . .	I	7	10	-
Aros de ferro	II	8	-	Azeviche	I	-	-	-
Arrebites	II	8	-	Azinhavre (<i>azebre</i>)	I	7	10	-
Arreios	I	7	10	Azotato de potássio (<i>ou de potassa, salitre, nitro</i>)	IV	12	-	-
Arrobe	I	-	-	Azotato de sódio (<i>ou de soda</i>) . . .	IV	12	-	-
Arrow-root (<i>araruta</i>)	I	7	10	Azougue (<i>mercurio</i>)	I	-	-	-
Arroz	III	11	-	Azul de cobalto	I	7	10	-
Arsenato de potássio (<i>ou de potassa</i>) . .	I	7	10	Azulejos	II	8	-	-
Arsenato de sódio (<i>ou de soda</i>) . . .	I	7	10					
Arsénico branco (<i>ácido arsenioso</i>) . .	I	-	-					
Arsénico nativo	II	7	10					
Arsénico vermelho (<i>rosalgar</i>)	II	-	-					
Artigos de ferro esmaltado <u>não designados</u> . .	I	7	10					
Artigos de iluminação <u>não designados</u> . .	I	7	10					
Artigos de malha (<i>excepto os de seda</i>) . .	I	7	10					
Artigos de malha de seda	I	-	-					
Artigos <u>não designados</u>	I	-	-					
Árvores vivas	I	7	10					
Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto	I	7	10	B				
Asbesto (<i>amianto</i>) em obra	I	7	10	Bacalhau	II	7	10	-
Ascensores (<i>aparelhos de elevação</i>) . .	I	10	-	Bacelos	I	7	10	-
Asfalto	II	8	-	Bacias de barro	I	7	10	8
Assúcar	I	7	10	Bacias de cobre	I	7	10	-
Assucar de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>) . .	I	7	10	Bacias de ferro	I	7	10	-
Assucar queimado	I	7	10	Bacias de ferro esmaltado	I	7	10	-
				Bacias de folha de Flandres	I	7	10	-
				Bacias de latão (<i>arame</i>)	I	7	10	-

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Bacias de louça	I	7 10	-	Banha de pôrco	I	9	-
Bacias de zinco	I	7 10	-	Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre	I	7 10	-
Baetas usadas (<i>capas interiores de fardos de tecidos</i>) (a)	II	1	-	Banheiras (<i>tinas</i>) de ferro	I	7 10	-
Baga de louro	II	9	8	Banheiras (<i>tinas</i>) de ferro esmaltado	I	7 10	-
Baga de sabugueiro	II	9	8	Banheiras (<i>tinas</i>) de fólya de Flandres	I	7 10	-
Bagas <u>não designadas</u>	I	-	8	Banheiras (<i>tinas</i>) de pedra	I	-	-
Bagaço de azeitona	III	8	-	Banheiras (<i>tinas</i>) de zinco	I	7 10	-
Bagaço de figo	III	8	-	Barba de baleia (<i>e suas imitações</i>)	I	-	-
Bagaço de uva	III	8	-	Barbados	I	7 10	-
Bagaços das fábricas de assucar . .	III	8	-	Barbantes	I	7 10	8
Bagaços das fábricas de cerveja . .	III	8	-	Barcos (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	-
Bagaços das fábricas de destilação <u>não designados</u>	III	12	-	Barita cáustica	II	7 10	-
Bagaços das fábricas de óleos (<i>exce- pto os alimentares</i>)	III	12	-	Barita com sulfato de cobre (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	9	-
Bagaços <u>não designados</u>	II	-	-	Barita em pedra (<i>sulfato de bário na- tivo</i>)	II	7 10	-
Bagagem	I	7 10	-	Barita em pó (<i>sulfato de bário nativo</i>)	II	7 10	-
Baguetes de madeira	I	7 10	5	Barracas armadas	I	-	-
Bahus vazios	I	7 10	-	Barracas (excepto as de lona) desar- madas	II	8	-
Balanças de precisão	I	-	-	Barracas de lona	I	7 10	-
Balanças <u>não designados</u>	I	7 10	-	Barrelas (<i>lixivias</i>)	II	7 10	-
Baldes	I	7 10	-	Barricas	I	-	-
Balões (<i>aerostatos</i>)	I	-	-	Barricas desarmadas	II	-	-
Balões dirigíveis (<i>Tarifa Geral, ca- pítulo xv</i>)	-	-	Barrilha (<i>carbonato de sódio em bruto natural</i>)	II	7 10	-	
Balões para transporte de gazes . .	I	1	-	Barrinhas (<i>solda</i>)	I	7 10	-
Balões de vidro	I	7 10	7	Barris	I	-	-
Balões venezianos	I	7 10	-	Barris desarmados	II	-	-
Balsamos	I	-	-	Barro de Hespanha (<i>clarificante</i>) . . .	III	7 10	-
Balseiros	I	-	-	Barro em bruto <u>não designado</u> . . .	IV	8	-
Balseiros desarmados	II	-	-	Barro em obra ordinária <u>não designa- da (b)</u>	I	7 10	8
Bambus em bruto	I	-	-	Barro em obra <u>não designada</u> . . .	I	7 10	-
Bambus em obra	I	-	-	Barro lavado	IV	8	-
Bananas	I	9	8	Barrotes de madeira ordinária de cons- trução (c)	II	3	-
Bancos de carpinteiro	I	7 10	-	Basalto	IV	8	-
Bancos <u>não designados</u>	I	7 10	5	Básculas	I	7 10	-
Bandeiras (<i>signais</i>)	I	7 10	-	Batata dóce	II	9	-
Banha com preparo (<i>perfumarias, produtos pharmaceuticos, etc.</i>) . .	I	-	-				9

(a) Vide complemento de taras.

(b) Os remetentes podem declarar, nas notas de expedição, a espécie dos objectos a transportar em vez desta designação.

(c) A designação «madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheiro, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, enca-
lipto, falso, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine/pinho de todos as qualidades, plátano, salgueiro sobre, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Batatas	III	11 -	9	Bisulfato de potássio (ou de potassa)	I	7 10	-
Bate-estacas	II	8 -	-	Bisulfato de sódio (ou de soda) . . .	I	7 10	-
Batoques	II	3 -	-	Bisulfito de alumínio (ou de alumina)	I	7 10	-
Baunilha	I	- -	-	Bisulfito de cálcio (ou de cal)	I	7 10	-
<u>Bebidas espirituosas não designadas</u>	I	2 -	-	Bisulfito de potássio (ou de potassa)	I	7 10	-
<u>Bebidas fermentadas não designadas</u>	II	2 -	-	Bisulfito de sódio (ou de soda)	I	7 10	-
<u>Bebidas gazosas não designadas</u> . .	II	2 -	-	Bitas (ferramentas)	II	7 10	-
<u>Bebidas não designadas</u>	I	2 -	-	Blocos artificiais para construções . .	IV	8 -	-
Bengalas	I	- -	-	Blousses (bórras de lã)	II	7 10	5
Benjoim (<i>Assa dulcis</i>)	I	- -	-	Bobines de cartão (a)	I	1 -	-
Benzinas	-	4 -	-	Bobines para acondicionamento de ca-			
Benzol	I	- -	-	bos (eléctricos ou de tracção) . . .	II	8 -	-
Beterrabas	IV	8 -	-	Bobines não designadas	I	- -	-
Betumes não designados	I	- -	-	Bogalhos	IV	3 -	-
Bexigas (<i>tripa seca</i>)	I	- -	-	Bóias de amarração	II	8 -	-
Bicarbonato de potássio (ou de po-				Boiões de louça	I	7 10	-
tassa)	I	7 10	-	Boiões de vidro	I	7 10	7
Bicarbonato de sódio (ou de soda) . .	I	7 10	-	Bois (Tarifa Geral, capítulo xiv) . . .	-	5 -	-
Bichloreto de mercúrio (<i>sublimado cor-</i>				Bolachas de embarque em barricas . .	I	7 10	-
<i>rosivo</i>)	I	- -	-	Bolachas não designadas	I	7 10	-
Bichromato de potássio (ou de potas-				Bolas de carvão vegetal (<i>combustivel</i>)	II	13 -	8
<i>sa</i>)	I	7 10	-	Bolbos vegetais não designados . . .	I	7 10	-
Bichromato de sódio (ou de soda) . .	I	7 10	-	Bolo arménio	I	- -	-
Biciclos—Vide: Velocípedes	-	- -	-	Bolos doces	I	7 10	-
Bigornas	II	7 10	-	Bolotas sem preparo	II	9 -	-
Bijutarias	I	- -	-	Bolotas torradas	I	7 10	-
Bilhares	I	7 10	5	Bombas carregadas (<i>projecteis</i>) (b) .	-	4 -	2
Bilhas de barro	I	1 -	8	Bombas descarregadas (<i>projecteis</i>) .	I	- -	-
Bilhas de grés	I	1 -	8	Bombas de choque (<i>para veículos de</i>			
Bilhas de fóliha de Flandres	I	1 -	8	<i>caminhos de ferro</i>)	II	8 -	-
Bilhas não designadas	I	1 -	-	Bombas de incêndio montadas sobre			
Bilhetes de cartão em branco	I	7 10	-	rodas (Tarifa Geral, capítulo xv) . .	-	- -	-
Bilhetes de cartão impressos (ou mar-	I	7 10	-	Bombas de incêndio desmontadas . .	I	10 -	-
<i>cados</i>)				Bombas para elevar líquidos não desi-			
Bioxalato de potássio (ou de potassa)	I	- -	-	gnadas	I	10 -	-
Bióxido de bário	I	- -	-	Bombas não designadas	I	- -	-
Bióxido de manganésio	IV	8 -	-	Bonecas (brinquedos)	I	- -	-
Biscoitos	I	7 10	-	Bonecos (brinquedos)	I	- -	-
Biscuit (<i>louça de</i>)	I	- -	-	Bonés	I	7 10	-
Bismuto	I	- -	-	Boquilhas (ferragem)	I	7 10	-
Bisnugas	I	- -	-	Boquilhas para fumar	I	- -	-

(a) Vide complemento de taras.

(b) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		
Borato de cálcio (<i>ou de cal</i>)	II	7	10	—	Brochas para pintar	I	7	10	—
Borato de sódio (<i>ou de soda, borax</i>)	II	7	10	—	Brogau	IV	8	—	—
Bórax (<i>borato de sódio</i>)	II	7	10	—	Bronze em bruto	II	7	10	—
Bordados sem ouro ou prata	I	—	—	—	Bronze em obra lisa	I	7	10	—
Borracha em bruto	I	10	—	—	Bronze em sucata	II	8	—	—
Borracha em obra	I	7	10	—	Bronze laminado	II	7	10	—
Borracha em obra inutilizada (<i>sucata</i>)	I	10	—	—	Brouettes (<i>carrinhos de mão</i>)	I	8	—	—
Bôrras de algodão (<i>massaroquinha</i>)	II	7	10	—	Buchas de carga de armas de fogo	I	—	—	—
Bôrras de assúcar	III	12	—	—	Búfalo (<i>chifre de</i>)	I	—	—	—
Bôrras de azeite de oliveira	III	2	—	8	Bunho em bruto	IV	8	—	—
Bôrras de cerveja	III	8	—	—	Bunho em obra	I	7	10	5
Bôrras de feltro	II	7	10	5	Buris	I	7	10	—
Bôrras de lã (<i>blousses</i>)	II	7	10	5	Burras de ferro (<i>cofres</i>)	I	10	—	—
Bôrras de óleos	III	8	—	—	Buxo (<i>madeira de</i>) em bruto	I	—	—	—
Bôrras de seda	I	—	—	—	Buxo (<i>madeira de</i>) em obra	I	—	—	—
Bôrras de vinho	III	8	—	—	Buxo verde (<i>para ornamentações</i>)	—	—	—	—
Bôrras <u>ou resíduos, não designados, do fabrico do gaz de iluminação</u>	III	12	—	—	acondicionado ou em molhos	II	11	—	5
Botes (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	—	—	—	—	Buzes (<i>tubos de cimento armado</i>)	II	8	—	—
Boticas ambulantes	I	—	—	—	—	—	—	—	—
Botijas de barro (a)	I	1	—	8	—	—	—	—	—
Botijas de grés (a)	I	1	—	8	—	—	—	—	—
Botões	I	—	—	—	—	—	—	—	—
Boulons (<i>parafusos para rails</i>)	II	8	—	—	—	—	—	—	—
Boxes (<i>caixas da lubrificação</i>)	II	8	—	—	—	—	—	—	—
Bracejo em bruto <u>não prensado</u>	II	7	10	8	C				
Bracejo em bruto prensado	II	7	10	—	Cabazes	I	1	—	—
Branco de alvaiade	I	7	10	—	Cabecinha	III	11	—	—
Branco de baleia	I	—	—	—	Cabelo de cabra	II	7	10	—
Branco de chumbo	I	7	10	—	Cabelo <u>não designado, em bruto</u>	I	—	—	—
Branco de prata	I	—	—	—	Cabelo em obra	I	—	—	—
Branco de zinco	I	7	10	—	Cabides	I	7	10	5
Branco vegetal	I	7	10	—	Cabos <u>de bengalas, guarda-chuvas ou sombrinhas</u>	I	7	10	—
Breu	II	8	—	—	Cabos de linho	II	8	—	8
Brinquedos	I	—	—	—	Cabos de madeira <u>para ferramentas ou utensílios</u>	I	7	10	—
Briquetes (<i>aglomerados de carvão mineral</i>)	IV	8	—	—	Cabos de <u>matérias fibrosas não designadas</u>	II	8	—	8
Brita (<i>pedra britada</i>)	IV	8	—	—	Cabos metálicos	II	8	—	—
Britânia (<i>metal branco</i>) em bruto	I	—	—	—	Cabos com invólucro isolador	II	8	—	—
Britânia (<i>metal branco</i>) em obra	I	—	—	—	Cabras (<i>Tarifa Geral, capítulo XIV</i>)	—	5	—	—
Brocas	I	7	10	—	Cabreas (<i>aparelhos de elevação</i>)	I	—	—	—
Brochas (<i>cravação</i>)	II	7	10	—	—	—	—	—	—

(a) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		
Cabrestos (bois) (Tarifa Geral, capítulo xiv).	-	5	6	-	Caixotes de pinho (a)	I	1	-	-
Cabitos (Tarifa Geral, capítulo xiv)	-	5	-	-	Caixotes de pinho desarmados . . .	II	1	-	-
Cacau artificial	I	7	10	-	Caixotins.	I	7	10	-
Cacau em grão	I	7	10	-	Cal amoniacial	II	12	-	-
Cacau moido (ou pisado)	I	7	10	-	Cal apagada (<i>hydrato de cálcio</i>) . . .	II	8	-	-
Cachimbos para fumar	I	-	-	-	Cal azotada (<i>cyenamide</i>)	IV	12	-	-
Cachimbos (ferragem)	I	7	10	-	Cal com <u>alcatrão, lisol ou sulfato de cobre</u> (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	9	-	-
Cadeados	I	7	10	-	Cal chlorada (<i>chloreto de cal</i>) . . .	II	8	-	-
Cadeias	I	-	-	-	Cal comum em pedra	II	8	-	-
Cadeiras de ferro	I	7	10	-	Cal comum em pó	II	8	-	7
Cadeiras de vêrga	I	7	10	5	Cal cyenamide (<i>cal azotada</i>)	IV	12	-	-
Cadeiras não designadas	I	7	10	5	Cal da depuração do gaz de iluminação	II	12	-	-
Cadernuis (poleame)	I	7	10	-	Cal hidráulica	II	8	-	-
Cadinhos	I	-	-	-	Calabres de esparto.	II	8	-	8
Café artificial	I	7	10	-	Calabres de <u>matérias fibrosas não designadas</u>	II	8	-	8
Café em bruto	I	7	10	-	Calabres metálicos	II	8	-	-
Café moido	I	7	10	-	Calafeto	II	7	10	8
Café torrado	I	7	10	-	Calçado não designado	I	7	10	-
Cairo com preparo	I	7	10	8	Calços.	II	8	-	-
Cairo em bruto não prensado . . .	II	7	10	8	Calda bordalesa	II	9	-	-
Cairo em bruto prensado	II	7	10	-	Caldas cúpricas não designadas (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	9	-	-
Cairo em obra não designada . . .	I	7	10	-	Caldeiras de aço <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	10	-	-
Caixas de bombas de choque	II	8	-	-	Caldeiras de cobre <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	10	-	-
Caixas de cartão	I	-	-	-	Caldeiras de ferro <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	10	-	-
Caixas de fôlha de Flandres (a) . .	I	1	-	-	Caldeiras <u>não designadas montadas ou não sobre rodas</u>	I	10	-	-
Caixas de lubrificação (boxes) . .	II	8	-	-	Calhas de aço (<i>rails</i>)	II	8	-	-
Caixas de papelão	I	-	-	-	Calhas de ferro (<i>rails</i>)	II	8	-	-
Caixas de pinho (a)	I	1	-	-	Calhau.	IV	8	-	-
Caixas de pinho desarmadas	II	1	-	-	Caliça.	IV	12	-	-
Caixas de rodas	I	-	-	-	Caloríferos.	I	7	10	-
Caixas de veículos	I	-	-	-	Camarões (<i>ganchos</i>)	II	7	10	-
Caixas desarmadas	I	-	-	-	Camas de madeira	I	7	10	5
Caixas não designadas	I	-	-	-	Camas de metal	I	7	10	-
Caixilhos com vidros	I	-	-	-	Caminheiras <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	12	-	-
Caixilhos de madeira com ou sem ferragens	II	3	-	8	(a) Vide complemento de taras.				
Caixilhos metálicos (material de construção)	II	8	-	-					
Caixilhos para colchões	I	7	10	8					
Caixilhos para vagões	I	-	-	-					
Caixões para defuntos, vazios . . .	I	-	-	-					

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Camions dobrados ou desarmados e desmontados	II	1 -	-	Canos de grés	I	8 -	6
Camions carregados com mobília, montados ou não sobre rodas . .	I	7 10	5	Canos de latão	I	7 10	-
Camions vazios armados, montados ou não sobre rodas (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	- -	-	Canotilho de lã	I	- -	-
Camoëses frescos	I	9 -	5	Canotilho de seda	I	- -	-
Camoëses passados	II	9 -	-	Cantaria com aparelho simples . . .	IV	8 -	-
Campainhas	I	7 10	-	Cantaria desbastada	IV	8 -	-
Campânulas para linhas eléctricas .	I	8 -	-	Cantaria em bruto	IV	8 -	-
Campânulas de vidro.	I	7 10	7	Cantaria em obra	I	- -	-
Camphora.	I	- -	-	Capachos	I	7 10	-
Camurça	I	7 10	6	Caparosa azul (sulfato de cobre) . .	II	9 -	-
Canadol	-	4 -	-	Caparosa branca (sulfato de zinco) . .	II	9 -	-
Canas (ou caniços) comuns em bruto	IV	8 -	-	Caparosa verde (sulfato de ferro) . .	II	9 -	-
Canas não designadas, em bruto . .	I	- -	-	Capas de palha para garrafas (a) . .	I	1 -	-
Canas em obra	I	- -	-	Capitonnés dobrados ou desarmados e desmontados	II	1 -	-
Canastras (a)	I	1 -	-	Capitonnés carregados com mobília, montados ou não sobre rodas . . .	I	7 10	5
Candieiros de iluminação pública . .	II	8 -	-	Capitonnés vazios armados, montados ou não sobre rodas (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	- -	-
Candieiros não designados	I	7 10	-	Cápsulas de metal para garrafas . . .	I	- -	-
Canela	I	- -	-	Cápsulas explosivas carregadas (b) . .	-	4 -	2
Canelas (para fio) (a)	I	1 -	-	Cápsulas vazias para explosivos . . .	I	- -	-
Canetas.	I	- -	-	Cápsulas não designadas	I	- -	-
Canhamaço	II	7 10	-	Carbite (carboneto ou carbureto de cálcio)	-	4 -	-
Canhamo com preparo	I	7 10	8	Carbonato de amónio (alcali volátil) .	I	7 10	-
Canhamo em bruto não prensado .	II	7 10	8	Carbonato de bário (ou de barita) . .	II	8 -	-
Canhamo em bruto prensado . . .	II	7 10	-	Carbonato de cálcio (cre)	II	8 -	-
Canhamo em obra não designada .	I	7 10	-	Carbonato de cálcio puro (farmacêutico)	I	- -	-
Canhamo (semente de) :	II	7 10	-	Carbonato de chumbo	I	7 10	-
Canhões	I	- -	-	Carbonato de estrôncio (ou de estronciana)	II	8 -	-
Canoas (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	- -	-	Carbonato de magnésio	II	8 -	-
Canos de aço	II	8 -	-	Carbonato de potássio (ou de potassa) .	II	7 10	-
Canos de armas de fogo	I	- -	-	Carbonato de sódio natural (barrilha) .	II	7 10	-
Canos de barro	I	8 -	6	Carbonato de sódio (sal de soda) . .	II	7 10	-
Canos de chumbo	I	7 10	-	Carboneto de cálcio (ou carbureto de cálcio)	-	4 -	-
Canos de cimento armado	I	8 -	-				
Canos de cobre	I	7 10	-				
Canos de estanho	I	7 10	-				
Canos de ferro	II	8 -	-				
Canos de folha de Flandres	I	7 10	-				

(a) Vide complemento de tarifas.

(b) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Carbureto de cálcio (ou carboneto de cálcio)	-	4	-	Carruagens de caminho de ferro armadas, carregadas sobre vagões (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	-	-
Cardas (pregos para calçado)	II	7	10	-	-	-	-
Cardas para cardar	I	7	10	-	-	-	-
Cardo seco	I	7	10	-	-	-	-
Cardo verde	II	11	-	5	-	-	-
Carnaúba (cera vegetal) em bruto.	I	7	10	-	-	-	-
Carnaúba (cera vegetal) em obra não designada	I	7	10	-	-	-	-
Carne congelada	II	9	-	-	-	-	-
Carne ensacada (sachicharia)	I	9	-	-	-	-	-
Carne fumada	I	9	-	-	-	-	-
Carne salgada	II	9	-	-	-	-	-
Carne seca	I	9	-	-	-	-	-
Carneira (pele) em obra	I	7	10	-	-	-	-
Carneiros (Tarifa Geral, capítulo xiv)	-	5	-	-	-	-	-
Caroços	II	-	-	-	-	-	-
Carolo de milho	IV	8	-	6	-	-	-
Carquêja	IV	3	-	5	-	-	-
Carrapato (semente de)	II	10	-	8	-	-	-
Carrasca (casca) de pinho	IV	3	-	7	-	-	-
Carretas montadas sobre rodas (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	-	-	-	-	-	-
Carretas desmontadas	I	-	-	-	-	-	-
Carrinhos para crianças	I	-	-	-	-	-	-
Carrinhos de mão (para terraplenagens)	I	8	-	-	-	-	-
Carris de aço (rails)	II	8	-	-	-	-	-
Carris de ferro (rails)	II	8	-	-	-	-	-
Carris velhos (sucata)	IV	8	-	-	-	-	-
Carroá com preparo	I	7	10	8	-	-	2
Carroá em bruto	II	7	10	8	-	-	-
Carroá em obra não designada	I	7	10	-	-	-	-
Carroças montadas sobre rodas (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	-	-	-	-	-	-
Carroças desmontadas	I	-	-	-	-	-	-
Carros de mão não designados	I	-	-	-	-	-	-
Carruagens automóveis (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	-	-	-	-	-	-
Carruagens desarmadas (tanto o jôgo como a caixa ou o leito)	I	-	-	-	-	-	-

(a) Vide complemento de tarifas.

(b) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas		
Carvão vegetal em sacos	II	13	-	8	Cavernas de madeira	II	3	-	8
Carvões para desenho	I	-	-	-	Cavernas metálicas	II	8	-	-
Carvão para aparelhos eléctricos . .	I	-	-	-	Cavilhas metálicas <i>não designadas</i> . .	II	7	10	-
Casca de arroz em bruto (a) ,	III	9	-	-	Cavilhas para rails	II	8	-	-
Casca de arroz moída	III	9	-	7	Cebolas <i>alimentícias (hortaliça)</i> . . .	II	9	-	-
Casca de azinho	II	13	-	7	Cebolas de flores	I	-	10	-
Casca de carvalho	II	13	-	7	Ceifeiras simples ou atadeiras, montadas ou não sobre rodas	I	12	-	-
Casca (carrasca) de pinho	IV	3	-	7	Ceiras	II	1	-	-
Casca de salgueiro	II	13	-	7	Cerões	I	7	10	-
Casca de sôbro	II	13	-	7	Celhas de madeira	I	-	-	-
Casca de tartaruga	I	-	-	-	Celhas de madeira desarmadas	II	-	-	-
Cascalho	IV	8	-	-	Celuloide (<i>objectos de</i>)	I	-	-	-
Cascas de ervilhas	IV	11	-	5	Celulose (<i>pasta de madeira</i>)	IV	8	-	8
Cascas de favas	IV	11	-	5	Cenouras	I	9	-	-
Cascas medicinais	I	-	-	-	Centeio (<i>grão</i>)	IV	11	-	-
Cascas de sementes oleaginosas . . .	III	12	-	-	Centeio verde (<i>pasto</i>) em móltos . .	II	11	-	5
Cascas para curtimento de coiros, <i>não designadas</i>	II	13	-	7	Cepa para queimar	IV	3	-	-
Cascas para curtimento servidas (<i>depois do banho ou infusão</i>) a granel	IV	13	-	7	Cêra em bruto	I	7	10	-
Cascas <i>não designadas</i> para acondicionamento (a)	III	9	-	-	Cêra em obra <i>não designada</i>	I	7	10	-
Cascas <i>não designadas</i>	I	-	-	-	Cêra mineral (<i>ožokerita</i>) em bruto . .	I	7	10	-
Cascões (<i>minérios</i>) <i>não designados</i>	IV	8	-	-	Cêra mineral (<i>ožokerita</i>) em obra <i>não designada</i>	I	7	10	-
Cascos de animais (<i>unhas</i>) em bruto	IV	8	-	-	Cêra vegetal (<i>carnauba</i>) em bruto . .	I	7	10	-
Cascos de animais (<i>unhas</i>) em obra	I	-	-	-	Cêra vegetal (<i>carnauba</i>) em obra <i>não designada</i>	I	7	10	-
Cascos de madeira	I	1	-	-	Cerdas	I	-	-	-
Cascos de madeira desarmados . . .	II	1	-	-	Cereais <i>não designados</i>	III	-	-	-
Castanhas doces (<i>confeitoria</i>)	I	7	10	-	Gerejas frescas	I	9	-	8
Castanhas do Maranhão	I	7	10	-	Cerveja	II	2	-	-
Castanhas do País, sem preparo . . .	II	9	-	-	Gestos (a)	I	1	-	-
Castanhas piladas	II	9	-	-	Cevada (<i>grão</i>)	III	11	-	-
Castor (pelo ou pele de)	I	-	-	-	Cevada germinada (<i>malte</i>)	II	7	10	-
Casulos de seda	I	-	-	-	Cevada torrada	I	7	10	-
Cataventos	I	7	10	-	Gevada verde (<i>pasto</i>) em móltos . .	II	11	-	5
Catres de madeira	I	7	10	5	Gevadinha	I	7	10	-
Caucho em bruto	I	10	-	-	Chá	I	-	-	-
Caucho em obra	I	7	10	-	Chá-matte	I	-	-	-
Caucho em obra inutilizada (<i>sucata</i>)	I	-	10	-	Chacina (<i>carne ensacada</i>)	I	9	-	-
Cavacas para lume	IV	3	-	-	Chales	I	7	10	-
Cavala (<i>sarda</i>) salgada	II	7	10	-	Chaminés de ferro	II	8	-	-
Cavalos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	-	Chaminés de vidro	I	7	10	7

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Chaminés não designadas	I	7 10	—	Chifre não designado estriado (<i>barbas para espartilhos</i>)	I	—	—
Chapa de vidro colorida	I	—	—	Chifres em pó	IV	12	—
Chapa de vidro comum (<i>vidraça sem cor e não polida</i>)	I	7 10	—	Chinelos	I	7 10	—
Chapa de vidro gravada	I	—	—	Chloratos (a)	—	4	— 2
Chapa de vidro impressa	I	—	—	Chloreto de acetyle (a)	—	4	— 2
Chapa de vidro polida	I	—	—	Chloreto de amónio (<i>ou de amônia</i>)	I	7 10	—
Chapas de chumbo para pilhas ou acumuladores eléctricos	I	7 10	—	Chloreto de bártio	I	7 10	—
Chapas de juntas (<i>para rails</i>) . . .	II	8	—	Chloreto de cal (<i>cal chlorada</i>)	II	8	—
Chapas fotográficas	I	—	—	Chloreto de cálcio	II	8	—
Chapeleiras vazias	I	7 10	—	Chloreto de chumbo	I	7 10	—
Chapéus de feltro sem adornos . . .	I	7 10	—	Chloreto de estanho	I	7 10	—
Chapéus de palha	I	7 10	—	Chloreto de ferro	I	7 10	—
Chapéus de sol	I	7 10	—	Chloreto de magnésio	I	7 10	—
Chapéus não designados	I	—	—	Chloreto de manganésio	I	7 10	—
Chapins (<i>pequeno material de via férrea</i>)	II	8	—	Chloreto de methylo (a)	—	4	— 2
Chariots (<i>caranguejas para mudança de via</i> desarmados	II	8	—	Chloreto de potássio (<i>ou de potassa</i>)	II	12	—
Charruas	II	12	—	Chloreto de zinco	I	7 10	—
Charutos de tabaco	I	7 10	—	Chlorhydrato de amónia (<i>ou de amônio</i>)	I	7 10	—
Charutos medicinais (<i>boquilhas</i>) . .	I	—	—	Chlorhydrato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	II	12	—
Chaves (de fechaduras ou cadeados e de latas de conservas ou analogas)	I	7 10	—	Chlorofórmio	—	4	—
Chaves (ferramenta)	I	7 10	—	Chocadeiras	I	10	—
Chavetas para rails	II	8	—	Chocalhos	I	7 10	—
Cherva com preparo	I	7 10	8	Chocas	I	7 10	—
Cherva em bruto não prensada . . .	II	7 10	8	Chocolate	I	7 10	—
Cherva em bruto prensada	II	7 10	—	Chouriços	I	9	—
Cherva em obra não designada . . .	I	7 10	—	Chromo-lithographias	I	—	—
Chibos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	Chumaceiras de aço	II	8	—
Chicharo	III	11	—	Chumaceiras de ferro	II	8	—
Chicória (<i>raiç de</i>) em bruto	II	7 10	—	Chumaceiras não designadas	I	7 10	—
Chicória (<i>raiç de</i>) moida (<i>pisada</i>) . .	I	7 10	—	Chumbo de caça	I	7 10	—
Chicória (<i>raiç de</i>) torrada	I	7 10	—	Chumbo de solda	I	7 10	—
Chicória verde (<i>pasto</i>) acondicionada ou em mólbos	II	11	— 5	Chumbo em bruto	IV	8	—
Chifre artificial (<i>massa para botões ou obra de penteeiro</i>)	I	—	—	Chumbo em canos (<i>tubos</i>)	I	7 10	—
Chifre não designado em bruto . . .	II	8	—	Chumbo em sucata	IV	8	—
Chifre não designado em obra . . .	I	—	—	Chumbo laminado	IV	8	—
				Chumbo em obra não designada . . .	I	—	—
				Cidra (<i>vinho de maçãs</i>)	II	2	—
				Cigarros de tabaco	I	7 10	—

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Cigarros medicinais	I	-	-	Côcos cheios	II	7	10
Cilhas	I	7	10	Côcos (cascas de)	II	7	10
Cimento	II	8	-	Coelheiras (<i>arreios</i>)	I	7	10
Cimentos magnesianos	II	8	-	Coelheiras de barro.	I	7	10
Cinábrio (<i>vermelhão, sulfureto de mercurio nativo</i>)	I	7	10	Cofres de ferro.	I	10	-
Cintas de ferro usadas	II	1	-	Cofres de madeira	I	10	-
Cinzas de antimónio	I	-	-	Cognac	I	2	-
Cinzas de carvão mineral ou vegetal	IV	12	-	Cogumelos.	I	7	10
Cinzas de fornos de cal	IV	12	-	Coiro em obra não designada	I	-	-
Cinzas de madeira	IV	12	-	Coiros artificiais	I	7	10
Cinzas de matérias orgânicas não designadas	IV	12	-	Coiros artificiais em obra	I	-	-
Cinzas de ossos	IV	12	-	Coiros curtidos não designados	I	7	10
Cirandas	I	12	-	Coiros secos por curtir	II	9	-
Cisco de carvão de coke	IV	8	8	Coiros verdes.	II	9	-
Cisco de carvão mineral não designado	IV	8	-	Coke a granel	IV	8	-
Cisco de carvão vegetal	II	13	-	Coke em sacos	IV	8	-
Clarificantes para bebidas, não designados	I	7	10	Cola.	I	7	10
Clavinas	I	-	-	Colchetes	I	-	-
Clichés de gravura.	I	-	-	Colchões de arame.	I	7	10
Clichés photográficos.	I	-	-	Colchões de molas	I	7	10
Clichés de typographia.	I	-	-	Colchões não designados	I	7	10
Coalho	I	-	-	Colheres de chumbo	II	7	10
Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>)	II	8	-	Colheres de estanho.	II	7	10
Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>) neutralizado (<i>para tratamento de plantas</i>).	I	9	-	Colheres de ferro.	II	7	10
Cobalto (azul de)	I	7	10	Colheres de metais não designados, excepto os preciosos	I	7	10
Cobalto (metal)	I	-	-	Colheres de pau	II	7	10
Cobalto (minério de)	I	-	-	Colheres para fundição	II	7	10
Cobertores	I	7	10	Colheres para sondagem	II	7	10
Cobre em bruto	II	7	10	Colmeias.	I	7	10
Cobre em sucata	II	8	-	Colódio (a)	-	4	-
Cobre laminado	II	7	10	Colofonia (<i>resina refinada</i>)	I	-	-
Cobre em obra não designada.	I	7	10	Colza (<i>semente de</i>)	II	10	-
Cobrejões.	I	7	10	Complemento de taras (acondicionamento interior: palha, papel, casca de arroz, etc., quando contido nas próprias taras; ou externo contendo-as, como caixas com latas ou garrafões, cestos com garrafões, etc.) (b)	-	-	-
Cochonilha	I	-	-	Conchas de ferro fundido	II	7	10
Coconote (<i>semente de</i>)	II	10	8	Conchas partidas ou trituradas (<i>adubo</i>)	IV	12	-
Côco (amêndoas de)	II	10	-				

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) Taxa igual à que corresponder às taras que contenham o complemento ou que neste forem contidas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Conchas não designadas	I	-	-	Corticite	II	8	-
Condeças (cestos) (a)	I	1	-	Cortiços	I	7	10
Confetaria (gêneros de)	I	7	10	Cozinhas económicas (fogareiros de ferro)	II	7	10
Confetti (papelinhos)	I	7	10	Cotão de lã (tuniz)	II	7	10
Conservas alimentícias não designadas	I	7	10	Coxins de ferro (pequeno material de via)	II	8	-
Contadores de água	I	10	-	Crampons (escápulas) para rails . .	II	8	-
Contadores de gaz	I	10	-	Cravação (cravos, escápulas, parafusos e pregos) não designada	II	7	10
Contadores eléctricos	I	10	-	Cravagem de centeio	I	-	-
Contas (missanga)	I	-	-	Cravo da Índia	I	-	-
Copiadores de cartas	I	7	10	Cravos (pregaria)	II	7	10
Copos de vidro	I	7	10	Cré (carbonato de cálcio)	II	8	-
Copos não designados	I	-	-	Cré phosphatada	II	12	-
Copra	II	10	-	Cré pura (carbonato de cálcio pharmaceutical)	I	-	-
Cordame velho (inutilizado)	IV	8	-	Cremes (graxas para calçado e corame)	I	7	10
Cordão	I	-	-	Cremonas (fechos para portas)	I	7	10
Cordas de algodão	II	8	-	Cremor tártero	I	7	10
Cordas de linho	II	8	-	Creosota medicinal	I	-	-
Cordas de matérias fibrosas não designadas	II	8	-	Creosota não designada	II	8	-
Cordas de tripa	I	-	-	Crina em bruto	I	7	10
Cordas metálicas não designadas	II	8	-	Crina em obra não designada	I	7	10
Cordas para instrumentos de música não designadas	I	-	-	Crina vegetal em bruto	I	7	10
Cordas usadas (precintas)	II	1	-	Crina vegetal em obra não designada	I	7	10
Cordeiros (Tarifa Geral, capítulo XIV)	-	5	-	Cristais de soda	II	7	-
Cordel	I	7	10	Cristal de rocha em bruto	I	-	-
Cordovão	I	7	10	Cristal (vidro fino) em obra	I	7	10
Coroas de flores artificiais	I	-	-	Crivos	I	12	-
Coroas de metal	I	-	-	Cruzamentos de via férrea	II	8	-
Coronhas	I	-	-	Cryolite (fluoreto duplo de sódio e alumínio)	II	8	-
Correias de transmissão	I	7	10	Cubas (dornas ou balseiros)	I	-	-
Correias de transmissão artificiais	I	7	10	Cubas (dornas ou balseiros) desarmadas	II	-	-
Correias não designadas	I	-	-	Cunhetes (a)	I	1	-
Correntes de aço	II	8	-	Cunhetes desarmados	II	1	-
Correntes de ferro	II	8	-	Cutelaria (excepto os instrumentos de cirurgia)	I	7	10
Cortiça em bruto	II	13	-				
Cortiça em obra não designada	I	-	-				
Cortiça em pranchas	II	13	-				
Cortiça em quadros	I	13	-				
Cortiça em rôlhas	I	13	-				
Cortiça virgem	IV	13	-				
			5				

(a) Carga máxima por vagão 5 toneladas.

(b) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Enxadas	II	12	-	-	Espingardas	I	-	-
Enxergas	I	7	10	5	Espírito de vinho	III	2	-
Enxergões	I	7	10	5	Espoletas (a)	-	4	-
Enxofradores	I	12	-	-	Esponjas	I	-	-
Enxofre composto (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	9	-	-	Esquentadores para banho	I	7	10
Enxofre em pedra	II	9	-	-	Essência de alcatrão mineral	-	4	-
Enxofre moído	II	9	-	-	Essência de mirbana	I	-	-
Enxofre sublimado (<i>flôr de enxofre</i>)	II	9	-	-	Essência de naphta	-	4	-
Enxofre em <u>preparações não designadas</u>	I	-	-	-	Essência de petróleo	-	4	-
Equipamentos militares <u>não designados</u>	I	-	-	-	Essência de schistos betuminosos	-	4	-
Ervilha seca	III	11	-	-	Essência de terebintina (<i>agua-rat comum</i>)	I	7	10
Ervilha verde	I	9	-	-	Essência de terebintina refinada (<i>medicinal</i>)	I	-	-
Ervilhaca (<i>grão</i>)	II	11	-	-	Essências (<i>perfumarias</i>)	I	-	-
Ervilhaca (<i>feno</i>) não prensada, <u>acon-</u> <u>dicionada ou em mólhos</u>	II	11	-	5	Essências <u>não designadas</u>	-	4	-
Ervilhaca (<i>feno</i>) prensada	IV	11	-	-	Estacas de oliveira (<i>vivas ou mortas</i>)	IV	-	-
Ervilhaca verde (<i>pasto</i>) em mólhos	II	11	-	5	Estambre (<i>lã penteada</i>)	I	7	10
Escabeches	I	7	10	-	Estampas	I	-	-
Escápulas para carris	II	8	-	-	Estanho de solda	I	7	10
Escápulas <u>não designadas</u>	II	7	10	-	Estanho em bruto	IV	8	-
Escarradeiras	I	7	10	-	Estanho em obra <u>não designada</u>	I	7	10
Escórias <u>não designadas</u>	IV	8	-	-	Estanho em sueata	IV	8	-
Escovas (a)	-	4	-	2	Estátuas (<i>sem valor artístico</i>)	I	-	-
Escovas	II	7	10	-	Estatuetas (<i>sem valor artístico</i>)	I	-	-
Escovilhã (<i>terra ou lixo de ourives</i>)	I	-	-	-	Estearina	I	7	10
Esmalte em bruto	I	-	-	-	Esteios de ferro (<i>para parreiras</i>)	II	8	-
Esmeril	I	7	10	-	Esteios de pedra (<i>para parreiras</i>)	IV	8	-
Espadas	I	-	-	-	Esteiras	I	7	10
Espanadões	I	7	10	-	Esterco	IV	12	-
Espargos	I	9	-	-	Estopa com preparo	I	7	10
Espartilhos	I	7	10	-	Estopa em bruto <u>não prensada</u>	II	7	10
Esparto com preparo	I	7	10	8	Estopa em bruto prensada	II	7	10
Esparto em bruto <u>não prensado</u>	II	7	10	8	Estopa <u>em obra não designada</u>	I	7	10
Esparto em bruto prensado	II	7	10	-	Estopim	-	4	-
Esparto em obra <u>não designada</u>	I	7	10	-	Estores de madeira	I	3	-
Espathos <u>não designados</u>	IV	8	-	-	Estores <u>não designados</u>	I	7	10
Especiarias <u>não designadas</u>	I	-	-	-	Estribos	I	7	10
Espelhos	I	7	10	5	Estrumes <u>não designados</u> (<i>excepto lixo de pombo</i>)	IV	12	-
Espermacetti	I	-	-	-	Estufas de desinfecção	I	10	-

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas,

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Ether acético	I	-	-	Farinha de centeio <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Ether de petróleo	-	4	-	Farinha de cevada <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
Ether sulfúrico	-	4	-	Farinha de cevada <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Ethers não designados	-	4	-	Farinha de fava <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
Explosivos de segurança	-	4	-	Farinha de fava <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Explosivos não designados (a) . . .	-	4	-	Farinha de milho <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
Extracto de alcaçuz	I	-	-	Farinha de milho <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Extracto de campeche	I	7	10	Farinha de pau (<i>mandioca</i>)	I	7	10
Extracto de carne	I	7	10	Farinha de trigo <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
Extracto de castanheiro	II	7	10	Farinha de trigo <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Extracto de quebracho	II	7	10	Farinha de trigo <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Extractos para tinturaria não designados	I	7	10	Farinha de trigo <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
Extractos não designados	I	-	-	Farinha de trigo <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
Extractos taninosos para cortumes, não designados	II	7	10	Farinha de pau (<i>mandioca</i>)	I	7	10
				Farinha de trigo <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
				Farinha de trigo <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
				Farinha de trigo <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u>	I	7	10
				Farinhas para alimentação de gado <u>em barricas ou sacaria ordinária</u>	III	11	-
				Farinhas não designadas	I	7	10
				Farinheiras	I	9	-
				Farpas	I	-	-
				Fasquias de madeira ordinária de construção (b)	II	3	-
				Fateixas	II	8	-
				Fato	I	7	10
				Fava seca	III	11	-
				Fava torrada	I	7	10
				Fava verde	I	9	-
				Favos (<i>com ou sem mel</i>)	I	7	10
				Fazendas de seda	I	-	-
				Fazendas não designadas	I	7	10
				Fechaduras	I	7	10
				Fechos	I	7	10

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheiro, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, ^{cuc} lypto, faia, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, platano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Féculas <u>não designadas</u>	III	11	-	Fibras (<i>filamentos</i>) têxteis <u>não designadas</u> , em obra <u>não designada</u>	I	7	10
Feijão seco	III	11	-	Fibro-cimento em chapas	IV	8	-
Feijão verde	I	9	-	Fibro-cimento em lâminas (<i>telhas ou telhões</i>)	IV	8	-
Feldspatho	IV	8	-	Figos secos	II	9	-
Feltros <u>betumados, alcatroados ou asfaltados</u>	IV	8	-	Figos verdes	I	9	-
Feltros <u>não designados</u>	I	7	10	Figuras de cera	I	-	-
Feno seco a granel	I	-	-	Figuras de matéria prima <u>não designada</u>	I	-	-
Feno seco prensado	IV	11	-	Filaça	II	7	10
Feno seco, <u>não prensado, acondicionado ou em móltos</u>	II	11	-	Filtros	I	7	10
Feno verde em móltos	II	11	-	Fios de seda	I	-	-
Fermento (<i>levedura</i>)	I	7	10	Fios de trapo, sujos	II	7	10
Ferraduras	I	7	10	Fios <u>não designados</u> (<i>excepto com ouro ou prata</i>)	I	7	10
Ferragens <u>não designadas</u>	I	7	10	Fitas de magnésio	I	-	-
Ferramentas <u>não designadas</u>	II	-	-	Fitas de papel	I	7	10
Ferro bronzeado	I	7	10	Fitas de seda	I	-	-
Ferro <u>cobreado, dourado, galvanizado, nickelado, prateado</u>	I	7	10	Fitas para medir	I	7	10
Ferro coberto com qualquer metal <u>não designado</u>	I	7	10	Fitas <u>não designadas</u> (<i>excepto as de magnésio, ou com ouro ou prata</i>)	I	7	10
Ferro em bruto batido, coado, forjado, fundido ou laminado	IV	8	-	Fivelas	I	-	-
Ferro em chapas	IV	8	-	Flôr de enxofre (<i>enxofre sublimado</i>)	II	9	-
Ferro em chapas zincadas	IV	8	-	Flôres artificiais	I	-	-
Ferro em preparados medicinais . .	I	-	-	Flôres de alfazema	I	7	10
Ferro esmaltado	I	7	10	Flôres medicinais	I	-	-
Ferro polido	I	7	10	Flôres naturais <u>não designadas</u>	I	-	-
Ferro torneado	I	7	10	Fluoreto duplo de sódio e alumínio (<i>cryolite</i>)	II	8	-
Ferro em obra <u>não designada</u> (<i>ordinária</i>)	II	8	-	Fluo-silicato de magnésio	I	7	10
Ferro velho (<i>sucata</i>)	IV	8	-	Fluo-silicato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	I	7	10
Ferros de engomar	I	7	10	Fluo-silicato de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7	10
Ferrugem	IV	8	-	Fogareiros de barro	I	7	10
Fezes de metais preciosos (<i>lithargirio</i>)	I	-	-	Fogareiros de ferro	II	7	10
Fibras (<i>filamentos</i>) têxteis <u>não designadas</u> , com preparo	I	7	10	Fogões	I	-	-
Fibras (<i>filamentos</i>) têxteis <u>não designadas</u> , em bruto, <u>não prensadas</u>	II	7	10	Fogões de cozinha	II	7	10
Fibras (<i>filamentos</i>) têxteis <u>não designadas</u> , em bruto, prensadas	I	7	10	Fogos de artifício (<i>α</i>)	-	4	-
				Foguetes (<i>α</i>)	-	4	-
				Foices	II	12	-
				Foles	I	7	10

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneia-das	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneia-das		
Fôlha de Flandres em bruto	II	7	10	—	Fulminatos (a)	—	4	—	2
Fôlha de Flandres <u>estampada ou lithographada</u>	II	7	10	—	Fundas	I	—	—	—
Fôlha de Flandres preparada para caixas	II	7	10	—	Fundos de metal para cartuchame . .	I	—	—	—
Fôlha de Flandres em obra <u>não designada</u>	I	7	10	—	Fundos de vasilhame	II	3	—	—
Fôlha de milho (<i>palha ou camisa</i>) a granel	I	—	—	—	Fungicidas <i>não designados</i> para usos agrícolas (<i>excepto o sulfureto de carbono</i>)	II	9	—	—
Fôlha de milho (<i>palha ou camisa</i>) prensada	IV	11	—	—	Fusos	I	7	10	—
Fôlha de milho (<i>palha ou camisa</i>) <u>não prensada, acondicionada ou em mólhos</u>	II	11	—	5	—	—	—	—	—
Fôlhas (<i>ou rama</i>) de amoreira	II	9	—	5	—	—	—	—	—
Fôlhas de madeira para marcenaria	I	—	—	—	G				
Fôlhas de serra	I	7	10	—	Gadanhas	II	12	—	—
Fôlhas (<i>ou mato</i>) para adubo	IV	12	—	5	Gado asinino (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Forcados ou forquilhas	II	12	—	—	Gado bovino (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	6	—
Forjas	I	7	10	—	Gado caprino (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Formas de madeira	I	—	—	—	Gado cavalar (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Formas <u>não designadas</u>	I	—	—	—	Gado lanígero ou ovelhum (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Fornos de laboratório	I	—	—	—	Gado miúdo (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Forragens sêcas a granel	I	—	—	—	Gado muar (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Forragens sêcas prensadas	IV	11	—	—	Gado suíno (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	—	—
Forragens sêcas, <u>não prensadas, acondicionadas ou em mólhos</u>	II	11	—	5	Gado vacum (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	—	5	6	—
Forragens verdes <u>acondicionadas ou em mólhos</u>	II	11	—	5	Gaiolas para acondicionamento (b)	I	—	—	—
Fosforo — Vide: Phosphoro	—	—	—	—	Gaiolas para acondicionamento, desarmadas	II	1	—	—
Franjas <i>sem ouro ou prata</i>	I	—	—	—	Gaiolas para pássaros	I	7	10	—
Frascos de vidro	I	7	10	7	Gaiolas vazias <u>não designadas</u>	I	—	—	—
Frascos <u>não designados</u>	I	7	10	—	Galena (<i>mineral de chumbo sulfurado</i>)	IV	8	—	—
Frutas em conserva <u>não designadas</u>	I	7	10	—					
Frutas frescas coloniais (<i>excepto bananas</i>)	I	10	—	8					
Fructas frescas <u>não designadas</u>	I	9	—	8					
Fructas passadas (<i>sêcas</i>) <u>não designadas</u>	II	9	—	—					
Fuligem de chaminés	IV	8	—	—					
Fulminantes <u>não designados</u> (a)	—	4	—	2					

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) armadas	I	-	-	Geropiga em barris simples ou ôdres	IV	2	-	8
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) desarmadas	II	8	-	Geropiga em vasilhame simples de madeira não designado	IV	2	-	8
Galha (<i>noz de</i>)	I	-	-	Geropiga em vasilhame duplo de madeira, ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-	-
Galochas	I	7	10	-	II	8	-	-
Galões de seda	I	-	-	Gesso calcinado	II	9	-	-
Galões, não designados, sem ouro nem prata	I	7	10	Gesso com sulfato de cobre (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	12	-	-
Gamelas vazias	I	-	-	Gesso cru em pedra	II	12	-	-
Ganchos de tracção (<i>para veículos</i>)	II	8	-	Gesso cru em pó	II	12	-	-
Ganchos para cabelo	I	-	-	Gesso em obra não designada	I	-	-	-
Ganchos não designados	I	7	10	Gigos	I	4	-	-
Garfos (<i>talheres, excepto os de metais preciosos</i>)	I	7	10	Ginguba (semente de)	II	10	-	8
Garrafas de barro (a)	I	1	-	Ginjas frescas	I	9	-	8
Garrafas de cristal	I	7	10	Ginjas passadas	II	9	-	-
Garrafas de grés (a)	I	1	-	Giz de alfaiate	I	-	-	-
Garrafas de vidro, ordinárias (taras) (a)	I	1	-	Giz (cre) em bruto	II	8	-	-
Garrafas de vidro não designadas	I	7	10	Giz (cre) em lápis ou paralelipípedos	I	-	-	-
Garrafões de barro (a)	I	1	-	Giz para bilhar	I	-	-	-
Garrafões de grés (a)	I	1	-	Glutén	I	7	10	-
Garrafões de vidro (a)	I	1	-	Glycerina	I	7	10	-
Garraios	-	6	-	Glycose	I	7	10	-
Garranos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	Golpelhas	II	1	-	-
Garroba	II	11	-	Goma (amido)	I	7	10	8
Gaz acetylene comprimido	-	4	-	Goma arábica	I	7	10	-
Gaz de iluminação comprimido	-	4	-	Goma copal	I	7	10	-
Gazes não designados comprimidos	-	4	-	Goma de peixe	I	7	10	-
Gazmile	-	4	-	Goma laca	I	7	10	-
Gazoleno	-	4	-	Gomas não designadas	I	-	-	-
Gazolina	-	4	-	Gonzos para portas	I	7	10	-
Gelatina	I	7	10	Gordura mineral	I	7	10	-
Gelo (<i>água comum gelada</i>)	I	-	-	Gorduras não designadas	II	7	10	-
Gelosias (<i>persianas</i>) de ferro	II	8	-	Grades agrícolas	II	12	-	-
Gelosias (<i>persianas</i>) de madeira	I	3	-	Grades de madeira (a)	I	1	-	-
Genebra (<i>bebida</i>)	I	2	-	Grades de madeira desarmadas	II	1	-	-
Gengibre	I	-	-	Grainha	II	11	-	-
Geradores de vapor montados ou não sobre rodas	I	10	-	Gramia (semente de)	II	11	-	-
Gergelim (semente de)	II	10	-	Grampões (ferragem)	I	7	10	-
			8	Grampos (ferramenta)	II	7	10	-

(a) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		
Granadas carregadas (a)	-	4	-	2	Herva verde (<i>pasto</i>) acondicionada ou em molhos	II	11	-	5
Granadas vazias.	I	-	-	-	Hervas medicinais	I	-	-	-
Granito britado	IV	8	-	-	Hortaliças, <i>não designadas</i> , em conserva	I	7	10	-
Granito com aparelho simples . . .	IV	8	-	-	Hortaliças <i>não designadas</i>	I	9	-	-
Granito desbastado	IV	8	-	-	Hóstias	I	-	-	-
Granito desfeito	IV	8	-	-	Hulha	IV	8	-	-
Granito em bruto	IV	8	-	-	Humus (<i>terra vegetal</i>)	IV	12	-	-
Granito em obra	I	-	-	-	Hydrato de cálcio (<i>cal apagada</i>) . .	II	8	-	-
Grão de bico	III	11	-	-	Hydrato de potássio (<i>potassa cáustica</i>) . .	II	7	10	-
Graphite (<i>plombagina</i>)	I	-	-	-	Hydrato de sódio (<i>soda cáustica</i>) . .	II	7	10	-
Gravuras	I	-	-	-	Hypochlorito de cálcio (<i>ou de cal</i>) . .	I	7	10	-
Graxas	I	7	10	-	Hypochlorito de potássio (<i>ou de po-</i> <i>tassa</i>)	I	7	10	-
Greda	IV	8	-	-	Hypochlorito de sódio (<i>ou de soda</i>) . .	I	7	10	-
Grelhas para fornalhas	II	8	-	-	Hyposulfito de cálcio (<i>ou de cal</i>) . .	I	7	10	-
Grelhas <i>não designadas</i>	II	7	10	-	Hyposulfito de potássio (<i>ou de potassa</i>) . .	I	7	10	-
Grés em bruto	IV	8	-	-	Hyposulfito de sódio (<i>ou de soda</i>) . .	I	7	10	-
Grossaria em peças	II	7	10	-					
Grossarias para enfardamento, usa- das (b)	II	1	-	-					
Gruas (<i>columnas de tomas de agua</i> <i>de caminhos de ferro</i>)	II	8	-	-					
Grude	I	7	10	-					
Guano <i>artificial ou natural</i>	IV	12	-	-	I				
Guarda-chuvas	I	7	10	-	Ihós metálicas	I	-	-	-
Guindastes	I	-	-	-	Imagens	I	-	-	-
Guta-percha em bruto	I	10	-	-	Imundícies	IV	12	-	-
Guta-percha em obra	I	7	10	-	Impressos <i>não designados</i>	I	7	10	-
Guta-percha inutilizada (<i>sucata</i>) . .	I	10	-	-	Incenso	I	-	-	-
					Incubadoras (<i>chocadeiras</i>)	I	10	-	-
					Indicadores de chamada (<i>para apa-</i> <i>relos eléctricos ou pneumáticos</i>) . .	I	-	-	-
					Insecticidas <i>não designados</i> (<i>excepto</i> <i>o sulfureto de carbono</i>)	II	9	-	-
					Instrumentos agrícolas <i>não designados</i>	II	12	-	-
					Instrumentos de cirurgia	I	-	-	-
					Instrumentos de precisão	I	-	-	-
					Instrumentos musicais <i>não designados</i>	I	-	-	-
					Instrumentos <i>não designados</i>	I	-	-	-
					Isca para acender	I	-	-	-
					Isoladores (<i>para linhas eléctricas</i>) . .	I	8	-	-
					Isoladores <i>não designados</i>	I	-	-	-
H									
Harpas	I	-	-	-					
Herva doce	I	7	10	-					
Herva seca a granel	I	-	-	-					
Herva seca (<i>pasto</i>) prensada . . .	IV	11	-	-					
Herva seca (<i>pasto</i>) <i>não prensada</i> acondicionada ou em molhos . . .	II	11	-	5					

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
				Lã de camelo	II	7	10
				Lã em fio (<i>fio de lã</i>)	I	7	10
				Lã lavada em rama	II	7	10
				Lã penteada (<i>estambre</i>)	I	7	10
				Lã suja	II	7	10
				Lã tecida	I	7	10
				Lacas <u>não designadas</u>	I	7	10
				Lacre	I	—	—
				Ladrilhos de barro ordinário (<i>tijolo</i>) .	IV	8	—
				Ladrilhos de mármore	II	—	—
				Ladrilhos de vidro	I	7	10
				Ladrilhos <u>não designados</u>	II	8	—
				Lagedo	IV	8	—
				Lages de vidro	I	7	10
				Lamas	IV	12	—
				Laminadores	I	—	—
				Lâmpadas para soldar (<i>ferramenta</i>) .	I	7	10
				Lâmpadas <u>não designadas</u>	I	7	10
				Lamparinas	I	7	10
				Lançadeiras	I	7	10
				Lanchas (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>) .	—	—	—
				Landes (<i>bolotas</i>) sem preparo	II	9	—
				Lanitite (<i>para pavimentos</i>)	II	8	—
				Lanternas	I	7	10
				Lápis	I	—	—
				Laranjas frescas	I	9	—
				Lascas de madeira (<i>para queimar</i>) . . .	IV	3	—
				Lascas de <u>metais não preciosos</u> . . .	IV	8	—
				Latão em bruto	II	7	10
				Latão em sucata	II	8	—
				Latão laminado	II	7	10
				Latão em obra <u>não designada</u>	I	7	10
				Latas (<i>a</i>)	I	1	—
				Lavatórios	I	7	10
				Legumes em conserva	I	7	10
				Legumes frescos <u>não designados</u> . . .	I	9	—
				Legumes secos <u>não designados</u> . . .	II	11	—
				Leite	I	—	—
				Leite conservado, concentrado, con- densado, esterilizado, etc.	I	7	10
				Leitos de madeira	I	7	10
				Leitos de metal	I	7	10

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos	Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos	Toneladas
Leitões (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	-	Lithargirio (<i>fezes de metais preciosos</i>)	I	-	-	-
Lenços (<i>excepto os de seda</i>)	I	7	10	-	Lithographias (<i>impressos</i>)	I	7	10	-
Lenços de seda	I	-	-	-	Livrinhos de mortalhas (<i>papel para cigarros</i>)	I	-	-	-
Lenha	IV	3	-	-	Livros	I	7	10	-
Lenhite	IV	8	-	-	Lixa de areia	I	7	10	-
Lentes	I	-	-	-	Lixa de esmeril	I	7	10	-
Lentilhas (<i>legume</i>)	III	11	-	-	Lixa de peixe	I	7	10	-
Lentisco	IV	3	-	5	Lixa de vidro	I	7	10	-
Leques	I	-	-	-	Lixívias <i>não designadas</i>	II	7	10	-
Letras de imprensa (<i>typo</i>)	I	7	10	-	Lixo comum <i>não designado</i>	IV	12	-	-
Letras de imprensa (<i>typo</i>) inutilizadas	IV	8	-	-	Lixo de ourives (escovilha)	I	-	-	-
Levedura (<i>fermento</i>)	I	7	10	-	Lixo de pombo	I	-	-	-
Liaças de vimes	II	8	-	8	Locomotivas desmontadas	I	10	-	-
Lichens para adubo	IV	12	-	-	Locomotivas montadas (<i>transportadas sobre vagões</i>) (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	-	-
Lichens para tinturaria	I	7	10	-	Locomotivas transitando sobre as suas próprias rodas (<i>Tarifa Geral, capítulo xvi</i>)	-	-	-	-
Lichens <i>não designados</i>	I	-	-	-	Locomóveis, <i>montadas ou não sobre rodas</i>	I	12	-	-
Licores pharmacêuticos	I	-	-	-	Lôdo	IV	12	-	-
Licores <i>não designados</i>	I	2	-	-	Lona em peça	I	7	10	-
Ligas metálicas <i>não designadas</i> , em bruto	I	-	-	-	Lonas para enfardamento, usadas (a)	II	1	-	-
Ligas metálicas <i>não designadas</i> , em obra	I	-	-	-	Louça de alumínio	I	-	-	-
Ligas para soldar (<i>solda</i>) <i>não designadas</i>	I	7	10	-	Louça de barro ordinária	I	7	10	8
Ligroina	-	4	-	-	Louça de barro <i>não designada</i>	I	7	10	-
Limalha de <i>metais não preciosos</i>	II	8	-	-	Louça de biscuit	I	-	-	-
Limas (ferramenta)	I	7	10	-	Louça de cobre	I	7	10	-
Limas (ferramenta) inutilizadas	II	8	-	-	Louça de estanho	I	7	10	-
Limas frescas (<i>frueta</i>)	I	9	-	8	Louça de ferro <i>coberto com metais</i>	I	7	10	-
Limões frescos	I	9	-	8	Louça de ferro esmaltado	I	7	10	-
Limos	IV	12	-	-	Louça de ferro <i>não designada</i>	I	7	10	-
Limpadura de cereais	III	11	-	-	Louça de grés	I	7	10	-
Linhaça (semente de)	I	10	-	8	Louça de pó de pedra (<i>faiança</i>)	I	7	10	-
Linhaça (farinha de)	I	7	10	-	Louça de porcelana	I	7	10	-
Linhagem em peça	II	7	10	-	Louça <i>não designada</i>	I	7	10	-
Linhagem usada (<i>capas de fardos</i>) (a)	II	1	-	-	Louro (em folhas ou ramos)	II	11	-	5
Linhos (excepto as de seda)	I	7	10	-	Lousa em bruto	IV	8	-	-
Linhos de seda	I	-	-	-	Lousa em chapas	IV	8	-	-
Linho com preparo	I	7	10	8	Lousa em lâminas (<i>tellhas ou telhões</i>)	IV	8	-	-
Linho em bruto	II	7	10	8					
Linho em obra <i>não designada</i>	I	7	10	-					
Linoleum (<i>oleados</i>)	I	7	10	-					

(a) Vide complemento de taras.

(b) É considerada madeira aparelhada, a madeira imperfeitamente aplanaada á máquina.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Manilhas de ferro	II	8	-	Material de guerra não designado . . .	I	-	-	
Manilhas de grés.	I	8	-	Material grosso, não designado, para edificações, sondagens, construção ou reparação de pontes, estradas e vias férreas.	II	8	-	
Mantas (<i>cobertores</i>)	I	7	10	Material grosso, não designado, para festeiros ou feiras.	II	8	-	
Manteiga de cacau.	I	-	-	Material oleícola não designado . . .	II	-	-	
Manteiga de porco.	I	9	-	Material vinálio não designado. . . .	II	-	-	
Manteiga de vaca	I	7	10	Matérias cárantes (<i>para estamparia ou tinturaria</i>) não designadas	I	7	10	-
Manuscritos.	I	7	10	Matérias explosivas não designadas (a) (b)	-	4	-	2
Mapas	I	-	-	Matérias fecaes	IV	12	-	-
Marfim em bruto	I	-	-	Matérias inflamáveis não designadas (b)	-	4	-	2
Marfim em obra	I	-	-	Matérias perigosas não designadas (a)	-	4	-	2
Margas (<i>terrás</i>)	IV	12	-	Mato	IV	3	-	5
Margarina	I	7	10	Mato comprimido.	IV	12	-	-
Mariscos em conserva	I	7	10	Mechas de artilharia (b)	-	4	-	2
Mariscos sem preparo	II	9	-	Mechas de enxofre	II	9	-	-
Marmelos frescos	I	9	-	Mechas de minas (b)	-	4	-	2
Mármore desbastado:	IV	8	-	Medicamentos não designados	I	-	-	-
Mármore em bruto	IV	8	-	Medidas não designadas.	I	7	10	-
Mármore polido.	I	-	-	Mel	I	7	10	-
Mármore serrado	IV	8	-	Melaço.	I	7	10	-
Mármore em obra não designada . .	I	-	-	Melanças	I	9	-	6
Marmorina (<i>para pavimentos</i>) . .	II	8	-	Melassim.	III	11	-	-
Marretas	II	7	10	Melões	I	9	-	5
Martelos	II	7	10	Mercearia (<i>generos de</i>) não designada	I	7	-	-
Massa de bagaço de sementes oleaginosas (<i>excepto as alimentares</i>) . .	IV	12	-	Mercúrio (<i>azougue</i>).	I	-	-	-
Massa de madeira	IV	8	-	Merlim	I	7	10	8
Massa de papel :	IV	8	-	Mesas de bilhar.	I	7	10	5
Massa de purgueira	IV	12	-	Metal branco não designado em bruto	I	-	-	-
Massa de tomates	I	7	10	Metal branco não designado em obra	I	-	-	-
Massa de vidraceiro	I	7	10	Metais não designados (<i>excepto os preciosos</i>) em bruto	II	7	10	-
Massa isoladora	I	7	10	Metais não designados (<i>excepto os preciosos</i>) em obra lisa.	I	7	10	-
Massa para rôlos typographicos . .	I	7	10	Metais não designados (<i>excepto os preciosos</i>) em obra não designada . . .	I	-	-	-
Massaroquinha	II	7	10					
Massas alimenticias não designadas ^a	I	7	10					
Massas não designadas.	I	-	-					
Material de incêndios montado sobre rodas (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	-					
Material de incêndios desmontado. .	I	-	-					
Material de empresas theatrais (<i>scenario, adereços e acessórios</i>) não designado.	II	-	-					

(a) Exceptua-se a nitroglycerina e as matérias análogas cujo transporte seja proibido pelos regulamentos oficiais.

(b) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Metais não designados (excepto os preciosos) laminados	II	7 10	-	Mostarda em grão	I	7 10	-
Methylene (alcool-methylíco)	III	2 -	7	Mostarda preparada ou em pó	I	7 10	-
Mexilhão em conserva	I	7 10	-	Mosto de vinho	IV	2 -	8
Mexilhão sem preparo	II	9 -	-	Motano (rama de pinheiro)	IV	3 -	7
Mexoalho	IV	12 -	-	Motocyclos	I	- -	-
Mica	I	- -	-	Móveis de ferro não designados	I	7 10	-
Milho	IV	11 -	-	Móveis não designados	I	7 10	5
Milho miudo (painço)	II	7 -	-	Muares (Tarifa Geral, capítulo XIV)	-	5 -	-
Milococo, sorgo (semente de)	II	11 -	-	Munições explosivas não designadas (a)	-	4 -	2
Minério de ferro	IV	8 -	-	Mungo (lã artificial)	II	7 10	-
Minérios não designados	IV	8 -	-	Muriato de amónio (ou de amonia)	I	7 10	-
Minio de chumbo (zarcão)	I	7 10	-	Muriato de potássio (ou de potassa)	I	7 10	-
Minio de ferro	I	7 10	-	Musgo comum	I	7 10	-
Miolo de amêndoa	II	9 -	-	Musgos para tinturaria	I	7 10	-
Missanga (contas)	I	- -	-	Musgos não designados	I	- -	-
Mobilia de ferro	I	7 10	-				
Mobilia não designada	I	7 10	5				
Mogno aparelhado	I	- -	-				
Mogno em bruto	I	- -	-				
Mogno em fólias	I	- -	-				
Moinhos portateis	I	7 10	-				
Moinhos não designados	I	10 -	-				
Molas de aço para espartilhos	I	- -	-	N			
Molas para estofos	I	- -	-	Naphta	-	4 -	-
Molas de relojoaria	I	- -	-	Naphtalina	I	7 10	-
Molas de suspensão (para veículo)	II	8 -	-	Naphtol	I	- -	-
Molas de tracção (para veículos)	II	8 -	-	Nastro de seda	I	- -	-
Molas não designadas	I	- -	-	Nastro não designado (excepto com ouro ou prata)	I	7 10	-
Moldes de barro	I	- -	-	Navalhas	I	7 10	-
Moldes de gesso	I	- -	-	Negro animal acondicionado não designado	II	7 10	-
Moldes de madeira	I	- -	-	Negro animal servido de refinações	IV	12 -	-
Moldes para fundição	I	8 -	-	Negro de fumo	II	7 10	-
Molduras	I	7 10	5	Negro mineral	II	7 10	-
Moliço (limos)	IV	12 -	-	Nève	I	- -	-
Morteiros (fogo de artifício) (a)	-	4 -	2	Nickel em bruto	I	7 10	-
Mós de afiar, montadas	I	7 10	-	Nickel em obra	I	7 10	-
Mós de amolar, montadas	I	7 10	-	Nickel laminado	I	7 10	-
Mós desmontadas	IV	8 -	-	Nitrato de amónio (ou de amônia)	I	7 10	-
Mosaico de madeira (para soalho, parquet)	I	- -	-	Nitrato de bário (ou de barita)	I	7 10	-
Mosaico (ladrilhos de)	II	8 -	-	Nitrato de chumbo	I	7 10	-

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Nitrato de estrôncio (<i>ou de estronciana</i>)	I	7 10	-	Oleados não designados	I	7 10	-
Nitrato de ferro	I	7 10	-	Oleina	I	9 -	8
Nitrato de potássio (<i>ou de potassa, nitro ou salitre</i>)	IV	12 -	-	Oleographias	I	-	-
Nitrato de sódio (<i>ou de soda</i>)	IV	12 -	-	Óleo de alcatrão mineral	I	9 -	8
Nitrito de amónio (<i>ou de amoníaco</i>)	I	7 10	-	Óleo de algodão	I	9 -	8
Nitrito de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7 10	-	Óleo de amendoim	I	9 -	8
Nitro (<i>nitrato de potássio, salitre</i>)	IV	12 -	-	Óleo de anilina	I	9 -	8
Niveína	I	9 -	8	Óleo de boghead	I	9 -	8
Novilhos	-	6 -	-	Óleo de carrapato	I	-	8
Noz de areca	I	- -	-	Óleo de côco	I	9 -	8
Noz de galha	I	- -	-	Óleo de colza	I	9 -	8
Noz de palma	II	10 -	8	Óleo de eucalypto	I	9 -	8
Noz moscada	I	- -	-	Óleo de fígados de bacalhau . . .	I	-	8
Noz vómica	I	- -	-	Óleo de gergelim	I	9 -	8
Nozes do país	II	9 -	-	Óleo de ginguba	I	9 -	8
				Óleo de linhaça	I	9 -	8
				Óleo de margarina	I	9 -	8
				Óleo de naphta	I	9 -	-
				Óleo de palma (<i>ou palmiste</i>) . . .	I	9 -	8
				Óleo de peixe não designado	I	9 -	8
				Óleo de petróleo (a)	I	9 -	-
				Óleo de purgueira	I	9 -	8
				Óleo de resina	I	9 -	8
				Óleo de rícino (<i>mamona</i>)	I	- -	8
				Óleo de sebo	I	9 -	8
				Oleonaphtha (<i>óleo para lubrificação</i>) .	I	9 -	8
				Oleophine (<i>óleo para lubrificação</i>) .	I	9 -	8
				Óleos industriais não designados . .	I	9 -	8
O				Óleos não designados	I	- -	-
Objectos de peso inferior a 100 kilogramas por metro cúbico (<i>Tarifa Geral, artigo 60.º</i>) não designados	- - -	- -	-	Opalina laminada (<i>para revestimento de paredes</i>)	I	7 10	-
Obra de caldeireiro não designada	I	10 -	-	Ópio	I	- -	-
Obra de cesteiro não designada	I	- -	-	Orchata (<i>bebida</i>)	I	2 -	-
Obra de correeiro não designada	I	- -	-	Órgãos (<i>instrumentos musicais</i>) . . .	I	- -	-
Obra de marceneiro não designada	I	7 10	5	Ornatos de barro (<i>material de construção</i>)	I	8 -	8
Obra de oculista não designada	I	- -	-	Ornatos de cimento (<i>material de construção</i>)	I	8 -	-
Obra de peleiro não designada	I	- -	-	Ornatos de fibro-cimento (<i>material de construção</i>)	I	8 -	-
Obra de serralheiro não designada	I	7 10	-	Ornatos de gesso (<i>material de construção</i>)	I	8 -	-
Obra de vassoureiro não designada	II	7 10	-	Ódres	I	8 -	-
Obreias	I	- -	-				
Obuzes	I	- -	-				
Ocres (<i>ocas</i>) em bruto	IV	8 -	-				
Ocres (<i>ocas</i>) preparados (<i>ou manipulados</i>)	I	7 10	-				
Ódres	II	1 -	-				

(a) Quando transportado em barris o peso mínimo para vagão completo é de 8 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Ornatos metálicos (<i>material de construção</i>)	I	8	-	Palha de painço em bruto	II	7	10	-
Ossos calcinados a granel	IV	8	-	Palha de painço em obra	II	7	10	-
Ossos calcinados acondicionados	II	7	10	Palha <i>não designada</i> a granel	I	-	-	-
Ossos de siba	I	-	-	Palha <i>não designada</i> prensada	IV	11	-	-
Ossos em pó	IV	12	-	Palha <i>não designada, não prensada, acondicionada ou em mólhos</i>	II	11	-	5
Ossos sécos em bruto	II	8	-	Palitos de enxofre com phosphoro	-	4	-	-
Ossos em obra	I	-	-	Palitos de enxofre sem phosphoro	II	9	-	-
Ostras em conserva	I	7	10	Palitos <i>não designados</i>	I	-	-	-
Ostras frescas	II	9	-	Palma (semente de)	II	10	-	8
Ourelos	II	7	10	Palma em bruto	II	7	10	-
Ouropel	I	-	-	Palma em obra <i>não designada (exce- pto taras)</i>	II	7	10	-
Ouropimento (<i>sulfureto amarelo de arsénico</i>)	I	7	10	Panos para enfardamento, usados (a)	II	1	-	-
Ovas de peixe <u>salgadas, em salmoira ou prensadas</u>	II	7	10	Panos de seda	I	-	-	-
Ovos (<i>de aves domésticas</i>)	I	-	-	Panos <u>não designados</u>	I	7	10	-
Ovos de sirgo (<i>semente</i>)	I	-	-	Pão	II	9	-	-
Ovelhas (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	Papel alcatroado	II	7	10	8
Oxalato de potássio (<i>ou de potassa, sal de azeadas</i>)	I	7	10	Papel de embrulho <i>não designado (a)</i>	II	7	10	8
Oxidina	II	9	-	Papel de escrever	I	7	10	-
Óxido de antimónio	I	7	10	Papel de filtrar	I	7	10	8
Óxido de arsénico branco (<i>ácido arsenioso</i>)	I	-	-	Papel de impressão	II	7	10	8
Óxido de chumbo (<i>zarcão</i>)	I	7	10	Papel de renda (<i>arrendado</i>)	I	-	-	-
Óxido de cobre	I	7	10	Papel de seda	I	7	10	-
Óxido de ferro	IV	8	-	Papel de vidro (<i>lixo</i>)	I	7	10	-
Óxido de zinco	I	7	10	Papel em sobreescritos	I	7	10	-
Ozokerita (<i>cera mineral</i>) em bruto	I	7	10	Papel impresso	I	7	10	-
Ozokerita (<i>cera mineral</i>) em obra <i>não designada</i>	I	7	10	Papel inutilizado (a)	IV	8	-	8
				Papel manuscrito	I	7	10	-
				Papel mata-borrão	I	7	10	-
				Papel medicinal	I	-	-	-
				Papel ondulado (<i>para acondicionamento ou embrulho</i>) (a)	II	7	10	8
				Papel para capas de encadernações (<i>colorido, em relevo, etc.</i>)	I	-	-	-
				Papel para cigarros (<i>mortalhas</i>)	I	-	-	-
				Papel para forrar casas, <u>envernizado ou aveludado, imitações de coiro</u>	I	7	10	-
				Papel para forrar casas <i>não designado</i>	II	7	10	-
				Papel pergaminho	I	-	-	-
				Papel sensibilizado (<i>para photografia</i>)	I	-	-	-
P								
Padiolas	II	8	-					
Painço (<i>milho miudo</i>)	II	7	-					
Painéis	I	-	-					

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Número das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	
Papel <u>não designado</u>	I	-	-	Peças de máquinas de relojoaria . . .	I	-	-	
Papelão em bruto	II	7	10	8	Peças de máquinas <u>não designadas</u> . .	I	10	-
Papelão em obra <u>não designada</u> . .	I	-	-	Peças de vagonetas	II	8	-	
Papelão inutilizado	IV	8	-	8	Peças de veículos de rodas, <u>não designadas</u>	I	-	-
Papelinhos (<i>confetti</i>)	I	7	10	-	Pederneira em bruto (<i>silex</i>)	IV	8	-
Parafina	I	7	10	8	Pederneira moída (<i>pó de pedra</i>)	IV	8	-
Parafusos para rails (<i>boulons, tire-fonds</i>)	II	8	-	-	Pederneiras montadas	I	7	10
Parafusos <u>não designados</u>	II	7	10	-	Pedra artificial em blocos	IV	8	-
Paralelipipedos (<i>de todas as qualidades</i> para calcetamento)	IV	8	-	-	Pedra artificial em obra <u>não designada</u> . .	I	-	-
Paramentos	I	-	-	-	Pedra britada	IV	8	-
Pára-raios	I	7	10	-	Pedra de afiar, montada	I	7	10
Parquet ordinário (<i>soalho aplainado</i>)	II	3	-	8	Pedra de afiar, desmontada	IV	8	-
Parquets finos (<i>mosaico de madeira</i>)	I	-	-	-	Pedra de amolar, montada	I	7	10
Pás de aço	II	12	-	-	Pedra de amolar, desmontada	IV	8	-
Pás de ferro	II	12	-	-	Pedra de gesso	IV	12	-
Pás de madeira	II	12	-	-	Pedra de moer (<i>mós de moinho</i>)	IV	8	-
Passas de frutas <u>não designadas</u> . .	II	9	-	-	Pedra hume (<i>alumen</i>)	II	7	10
Passemanarias.	I	-	-	-	Pedra lavrada	I	-	-
Pasta de alcaçuz.	I	-	-	-	Pedra lithográfica.	I	-	-
Pasta de bagaços de sementes oleaginosas (<i>excepto as alimentares</i>)	IV	12	-	-	Pedra moída	IV	8	-
Pasta de madeira	IV	8	-	8	Pedra para cal	IV	8	-
Pasta de papel	IV	8	-	8	Pedra pomes	I	7	10
Pastas para limpar metais	I	7	10	-	Pedra <u>não designada</u> com aparelho simples	IV	8	-
Pastas <u>não designadas</u>	I	-	-	-	Pedra <u>não designada</u> desbastada	IV	8	-
Pastelaria (<i>géneros de</i>)	I	7	10	-	Pedra <u>não designada</u> em bruto	IV	8	-
Pastilhas doces (<i>confeitoraria</i>) . . .	I	7	10	-	Pedra <u>não designada</u> em obra <u>não designada</u>	I	-	-
Pastilhas <u>não designadas</u>	I	-	-	-	Peixe de conserva	I	7	10
Pau de campeche	I	7	10	-	Peixe defumado	II	7	10
Pau-sabão.	I	7	10	-	Peixe em salmoira	II	7	10
Paus medicinais	I	-	-	-	Peixe prensado	II	7	10
Paus para obra de bengaleiro.	I	7	10	-	Peixe salgado <u>não designado</u>	II	7	10
Paus para perfumaria	I	-	-	-	Peixe salpicado <u>não designado</u>	II	7	10
Paus para tinturaria	I	7	10	-	Peixe seco <u>não designado</u>	II	7	10
Peças de armas <u>não designadas</u> . . .	I	-	-	-	Peles curtidas <u>não designadas</u>	I	7	10
Peças de artilharia desmontadas . . .	I	-	-	-	Peles em obra <u>não designada</u>	I	-	-
Peças de máquinas agrícolas	II	12	-	-	Peles para agasalho (<i>ou adorno</i>) . . .	I	-	-
Peças de máquinas de calcular	I	-	-	-	Peles sêcas por curtir	II	9	-
Peças de máquinas de costura	I	7	10	-	Peles verdes	II	9	-
Peças de máquinas de escrever	I	-	-	-	Pelica	I	7	10
Peças de máquinas de photographia	I	-	-	-	Pelica em obra	I	-	-

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Pêlo de animais não designado . . .	I	—	—	Phospho-guano	IV	12	—
Pêlo de cabra	II	7	10	Phosphoro amorpho (<i>vermelho</i>) . . .	—	4	—
Peneiros (<i>ou peneiras</i>)	I	12	—	Phosphoro comum (<i>branco</i>) (a) . . .	—	4	—
Penisco (<i>semente</i>)	IV	11	—	Phosphoros (<i>acendalhas</i>)	—	4	—
Penas de aves domésticas, prensadas	II	9	—	Phosphoros de Bengala (a)	—	4	—
Penas de aves domésticas, não prensadas	I	—	—	Photogénio	—	4	—
Penas não designadas	I	—	—	Photographia (<i>artigos não designados de</i>)	I	—	—
Penas metálicas	I	—	—	Photographias-impressões	I	—	—
Pentes	I	—	—	Pias de cimento armado	II	8	—
Péras frescas	I	9	—	Pianos	I	—	—
Péras passadas	II	9	—	Pias (<i>bacias</i>) de louça	I	7	10
Perchloroeto de ferro	I	—	—	Pias de pedra	II	8	—
Perfumarias	I	—	—	Piassaba em bruto	II	7	10
Pergaminho	I	—	—	Piassaba em obra	II	7	10
Perlassa (<i>potassa em bruto da América</i>)	II	7	10	Picaretas	II	12	—
Permanganato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	I	—	—	Picratos (a)	—	4	—
Péros frescos	I	9	—	Pilhas eléctricas	I	7	10
Péros passados	II	9	—	Pimenta	I	7	10
Peróxido de ferro	II	7	10	Pimentão em pó	I	7	10
Peróxido de sódio	I	—	—	Pimentos em conserva	I	7	10
Persianas (<i>gelosias</i>) de ferro . . .	II	8	—	Pimentos frescos	I	9	—
Persianas (<i>gelosias</i>) de madeira . . .	I	3	—	Pimentos sécos	II	9	—
Pesos de metal	I	7	10	Pincéis (<i>e artefactos similares para pintura</i>)	I	7	10
Petardos (<i>detonantes</i>) (a)	—	4	—	Pingo	I	9	—
Petróleo para iluminação (b)	I	9	—	Pinhas	IV	3	—
Petróleo em rama	—	4	—	Pinho em rama	IV	3	—
Pévides	II	7	—	Pinhões	II	9	—
Pez (<i>pixe</i>)	II	8	—	Pipas	I	1	—
Pharóis (<i>lanternas</i>)	I	7	10	Pipas desarmadas	II	1	—
Phórmio com preparo	I	7	10	Pistolas	I	—	—
Phórmio em bruto	II	7	10	Pita com preparo	I	7	10
Phórmio em obra não designada . .	I	7	10	Pita em bruto	II	7	10
Phosphato de cálcio (<i>ou de cal</i>) em bruto, em pedra, em pó ou triturado	IV	12	—	Pita em obra não designada	I	7	10
Phosphato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	I	7	10	Pixe mineral (<i>coaltar</i>)	II	8	—
Phosphato de sódio (<i>ou de soda</i>) . .	I	7	10	Pixe (pez)	II	8	—
Phosphatos de desphosphoração, em bruto	IV	12	—	Placas asfaltadas	IV	8	—
				Placas de chumbo para pilhas ou acumuladores eléctricos	I	7	10
				Placas de juntas (<i>para rails</i>)	II	8	—

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) Quando transportado em barris o peso mínimo para vagão completo é de 8 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Placas de vidro, preparadas para photographia	I	-	-	Postes kilométricos (<i>para estradas ou caminhos de ferro</i>)	II	8	-
Placas rotatórias desmontadas	II	8	-	Potassa (<i>carbonato de potássio</i>) do comércio.	II	7	10
Plantas medicinais	I	-	-	Potassa carbonatada	II	7	10
Plantas tintórias (<i>para tinturaria</i>)	I	7	10	Potassa cáustica (<i>hydrato de potássio</i>)	II	7	10
Plantas vivas <i>não designadas</i>	I	7	10	Potassa refinada	II	7	10
Plataformas rotatórias desmontadas	II	8	-	Potes de barro	I	7	10
Plombagina (<i>graphite</i>)	I	-	-	Pôtros (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-
Plumas	I	-	-	Poudrette (<i>adubo</i>)	IV	12	-
Pó de carvão mineral	IV	8	-	Pozolana.	II	8	-
Pó de carvão vegetal	II	13	-	Pranchas de impressão	I	-	-
Pó de goma (<i>amido</i>)	I	7	10	Pranchetas para rails (<i>éclisses</i>)	II	8	-
Pó de lã	I	-	-	Pratos de cartão (<i>papel</i>)	I	7	10
Pó de pedra (<i>pederneira moida</i>)	IV	8	-	Pratos para balanças	I	7	10
Pó de sapatos (<i>negro de fumo</i>)	II	7	10	Pratos <u>não designados</u> (<i>excepto os instrumentos musicais e os de metais preciosos</i>)	I	7	10
Pó de vidro	I	7	10	Precintas de ferro, arame, etc., usadas	II	1	-
Pó insecticida	II	9	-	Pregaria <i>não designada</i>	II	7	10
Pós <u>não designados</u>	I	-	-	Pregos	II	7	10
Podões	II	12	-	Prelos	I	10	-
Poleame	I	7	10	Prensas de copiar	I	10	-
Polpa de beterraba	IV	11	-	Prensas lithográficas	I	10	-
Polpa de madeira	IV	8	-	Prensas typográficas	I	10	-
Polpas melaçadas	IV	11	-	Prensas <u>não designadas</u>	I	10	-
Pólvoras (<i>a</i>)	-	4	-	Preparações pharmacêuticas <i>não designadas</i>	I	-	8
Polvorinhos vazios	I	-	-	Preparados químicos <i>não designados</i>	I	-	-
Pomadas	I	-	-	Preparados taninosos para cortumes <i>não designados</i>	I	-	8
Pontas de metal (<i>cravos</i>)	II	7	10	Presuntos	I	9	-
Porcas de parafusos	II	7	10	Produtos químicos <i>não designados</i>	I	-	8
Porcos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	Projécteis carregados (<i>a</i>)	-	4	-
Porcelana em bruto (<i>kaolino</i>)	IV	8	-	Projécteis <i>não designados</i> descarrados	I	-	-
Porcelana (<i>louça de</i>)	I	7	10	Pulverizadores agrícolas	I	12	-
Porcelana <u>em obra não designada</u>	I	-	-	Punhais	I	7	10
Portas de ferro onduladas	II	8	-	Purgueira (<i>semente de</i>)	II	10	-
Portas de fornalha	II	8	-	(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.			
Portas de forno	II	8	-	(b) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: Amieiro, amoreira, azinheira, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, chompo, ^{ed} calíptro, fala, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, plátano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.			
Portas de madeira	II	3	-				
Portas ou portões de ferro	II	8	-				
Postes de aço	II	8	-				
Postes de ferro	II	8	-				
Postes de madeira ordinária de construção (<i>b</i>)	II	3	-				

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: Amieiro, amoreira, azinheira, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, chompo, ^{ed} calíptro, fala, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, plátano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Puxadores	I	7	10	—	Raizes não designadas	I	—	—
Pyrites	IV	8	—	—	Ralão-note	III	11	—
Pyrites queimadas	IV	12	—	—	Ralão-palma	III	11	—
Pyrolenhites	I	7	10	—	Ralos de ferro	II	8	—
Pyroluzite	IV	8	—	—	Ralos de pedra	II	8	—
Pyroxilina (algodão polvora) (a) . .	—	4	—	2	Rama (ou fôlhas) de amoreira . . .	II	9	—
					Rama de oliveira (verde ou seca) . .	IV	—	—
					Rama de pinho	IV	3	—
					Ramia (urtiga branca) com preparo	I	7	10
					Ramia (urtiga branca) em bruto . . .	II	7	10
					Ramia (urtiga branca) em obra não			
					designada	I	7	10
					Rapé	I	7	10
					Ráphia	I	7	10
					Raspa de cascos de animais, para			
					adubo	IV	12	—
Quadros	I	—	—	—	Raspa de chifres, para adubo . . .	IV	12	—
Quadros (troços) de cortiça	I	13	—	5	Raspa de chifres, não designada . . .	I	—	—
Quadros de lousa para escrever	I	—	—	—	Raspa de coiro	II	12	—
Quartolas	I	1	—	—	Raspa de cortiça acondicionada . . .	IV	13	—
Quartolas desarmadas	II	1	—	—	Raspa de cortiça a granel	IV	13	—
Quartzo em pedra	IV	8	—	—	Raspa de peles	IV	12	—
Quartzo triturado ou moido	IV	8	—	—	Raspa de unhas, para adubo	IV	12	—
Quássia	I	—	—	—	Rastilho	—	4	—
Quebracho	I	7	10	—	Ratoeiras	I	7	10
Queijos	I	7	10	—	Realejos	I	—	—
Quina	I	—	—	—	Rebolos montados	I	7	10
Quinino	I	—	—	—	Recipientes metálicos	II	1	—
Quinquilharias não designadas	I	—	—	—	Rêde de arame de aço ou de ferro			
					(simples, galvanizado ou de pontas)	II	8	—
					Rêde de arame de cobre	I	7	10
					Rêde de arame de latão	I	7	10
					Rêdes de corda	II	7	10
					Rêdes para pesca	II	7	10
					Rêdes de pesca, inutilizadas	IV	8	—
					Rêdes não designadas	I	—	—
					Regadores	I	7	10
Rails (carris)	II	8	—	—	Régulas (artigo de desenho)	I	—	—
Raiz de alcaçuz	I	—	—	5	Régulas de madeira para molduras			
Raiz de angélica	I	—	—	—	(baguettes)	I	7	10
Raiz de canas (ou caniços) do país .	IV	8	—	6	Régulo de antimónio (antimónio cru)	II	—	—
Raiz de chicória em bruto	II	7	10	—	Relhas (para arados ou charruas) . .	II	12	—
Raiz de chicória moida	I	7	10	—				
Raiz de chicória torrada	I	7	10	—				
Raiz de milho	IV	8	—	6				
Raizes para tinturaria não designadas	I	7	10	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Relógios (excepto os de algibeira)	I	-	-	Retalhos de alfaiate	II	7	10
Remos	II	3	-	Retalhos de papel (<i>aparas</i>) (a)	IV	8	-
Reparos (<i>artilharia</i>) montados sobre rodas (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	Retortas de aço	I	7	10	
Reparos (<i>artilharia</i>) desmontados	I	-	-	Retortas de barro	I	7	10
Resalga (<i>sal comum servido</i>)	IV	12	-	Retortas de cobre	I	7	10
Resíduos de beterraba	III	11	-	Retortas de ferro	I	7	10
Resíduos de <u>carniceria</u> não designados (excepto carnes, miudezas, chifres e unhas)	,	,	-	Retortas de grés	I	7	10
Resíduos de carvão de coke	IV	8	-	Retortas de plombagina	I	-	-
Resíduos de carvão mineral não designados	IV	8	-	Retortas de vidro	I	7	10
Resíduos de carvão vegetal (<i>cisco</i>)	II	13	-	Retretes inodoras (<i>water-closets</i>)	I	7	10
Resíduos de destilação não designados (excepto os de figo e os alimentares)	III	12	-	Retrós	I	-	-
Resíduos de fabricação de açúcar (excepto os alimentares)	III	12	-	Revólveres	I	-	-
Resíduos de fabricação de cerveja	III	8	-	Rhigoleno	-	4	-
Resíduos de fabricação de féculas (excepto os alimentares)	III	12	-	Rhuubarbo	I	-	-
Resíduos de fabricação de óleos (excepto os alimentares)	IV	12	-	Rhum	I	2	-
Resíduos de fabricação de sabão	III	8	-	Ricino (semente de)	II	10	-
Resíduos de fabricação de velas de iluminação	III	8	-	Ripas de madeira ordinária de construção (b)	II	3	-
Resíduos de fabricas de cortumes, (casca servida) a granel	IV	13	-	Roçadoiras (<i>foices</i>)	II	12	-
Resíduos de metalurgia não designados	IV	8	-	Rodas de aço ou de ferro para veículos, não designadas	II	8	-
Resíduos de lã para adubo	IV	12	-	Rodas de aço ou de ferro montadas nos eixos	I	-	-
Resíduos da moagem de cereais	III	11	-	Rodas de aço ou de ferro não designadas, desmontadas (excepto rodas para veículos)	I	10	-
Resíduos não designados do fabrico do gaz de iluminação	III	12	-	Rodas de madeira	I	-	-
Resíduos ou fragmentos cónicos, ossos e pilosos não designados	IV	12	-	Rodas revestidas de caucho	I	-	-
Resíduos não designados	II	-	-	Rodas não designadas	I	-	-
Resina (<i>colophonia</i>)	I	-	-	Rodelas de caucho	I	7	10
Resinhas não designadas (<i>ordinárias</i>)	II	8	-	Rodelas de metal	I	-	-
Respigadores	II	12	-	Rojão (<i>bolo para alimentação de cães</i>)	IV	-	-

(a) Vide complemento de taras.

(b) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheira, carvalho, casquinha, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalipto, faias, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, plátano, salgueiro, sobre, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		
Rotim em bruto	II	7	10	—	Sal de soda (<i>carbonato de sódio refinado</i>)	II	7	10	—
Rotim em obra <i>não designada</i>	I	7	10	—	Salchicharia <i>não designada</i>	I	9	—	—
Roxo-rei	IV	8	—	—	Salchichões	I	9	—	—
Roupa	I	7	10	—	Salepo	I	7	10	—
Ruiva dos tintureiros	I	7	10	—	Salitre (<i>azotato de potássio, nitro</i>)	IV	12	—	—
					Salmoira	IV	8	—	—
					Salsaparrilha	I	—	—	—
					Salycilato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	I	—	—	—
					Salycilato de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	—	—	—
					Sandálias	I	—	—	—
					Sândalo	I	—	—	—
S									
Sabão mole	II	9	—	—	Sandaraca (<i>resina purificada</i>)	I	—	—	—
Sabão ordinário em burras	II	9	—	—	Sangue fresco	IV	8	—	—
Sabonetes	I	7	10	—	Sangue seco	IV	12	—	—
Sacaria <i>não designada</i>	II	1	—	—	Sanguesugas	I	—	—	—
Sacos de caça	I	—	—	—	Saponaria	I	7	10	—
Sacos de café	I	7	10	—	Sardas salgadas	II	7	10	—
Sacos de couro	I	—	—	—	Sardinhas em conserva	I	7	10	—
Sacos de papel, impressos (<i>ou ornamentados</i>)	I	—	—	—	Sardinhas em salmoira	II	7	10	—
Sacos de papel <i>não designados</i>	II	7	10	—	Sardinhas prensadas em barricas	II	7	10	—
Sacos de viagem	I	—	—	—	Sardinhas prensadas em latas encaixotadas	II	7	10	—
Satchos ou sacholas	II	12	—	—	Sardinhas salgadas	II	7	10	—
Sais de anilina	I	7	10	—	Sardinhas salpicadas	II	7	10	—
Sagu	I	7	10	—	Sargaço seco	IV	12	—	—
Sabro	IV	8	—	—	Sarro de vinho	I	7	10	—
Sal amargo	I	—	—	—	Scenário (<i>adereços e acessórios de theatro</i> <i>não designados</i>)	II	—	—	—
Sal amoniaco	I	7	10	—	—				
Sal comum (<i>marinho ou gema</i>) a granel	IV	8	—	—	Sêbo em bruto	II	7	10	—
Sal comum (<i>marinho ou gema</i>) em pacotado	II	7	10	—	Sêbo em velas	I	7	10	—
Sal comum (<i>marinho ou gema</i>) em sacos	IV	8	—	—	Sêbo refinado	I	7	10	—
Sal comum servido (<i>resalga</i>)	IV	12	—	—	Secantes para pintura	I	7	10	—
Sal de azedas (<i>oxalato de potássio</i>)	I	7	10	—	Seda em bruto (<i>casulos</i>)	I	—	—	—
Sal de estanho (<i>chloreto de estanho</i>)	I	7	10	—	Seda manipulada	I	—	—	—
Sal de Homberg (<i>ácido bórico refinado</i>)	I	—	—	—	Sedeiros	I	—	—	—
Sal de potassa (<i>carbonato de potássio refinado</i>)	II	7	10	—	Ségas	II	12	—	—
Sal de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	I	7	10	—	Segadoras (<i>gadanhas</i>)	II	12	—	—
					Seiva de pinheiro com preparo	I	—	—	—
					Seiva de pinheiro sem preparo	II	7	10	—
					Seixo	IV	8	—	—
					Selas	I	7	10	—
					Selins	I	7	10	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Sélos de chumbo	I	- - -	-	Siphões de vidro	I	7 10	7
Semeadoras <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	12	-	Siphões <u>não designados</u>	I	- - -	-
Sêmeas	III	11	-	Sirgo (<i>ovos de</i>)	I	- - -	-
Semente de beterraba	II	- - -	-	Soalho fino (<i>parquet</i>)	I	- - -	-
Sementes oleaginosas <u>não designadas</u>	II	10	-	Soalho simples aplainado	II	3	8
Sementes <u>não designadas</u>	II	- - -	-	Sobrescritos (<i>envelopes</i>)	I	7 10	-
Sêmola <u>em barricas ou em sacos</u>	III	11	-	Soda cáustica (<i>hydrato de sodio</i>)	II	7 10	-
Sêmola <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas na rubrica anterior</u>	I	7 10	-	Soda cristalizada	II	7 10	-
Serapilheira (<i>grossaria, linhagem</i>) em peças	II	7 10	-	Soda do comércio (<i>carbonato de sodio</i>)	II	7 10	-
Serapilheira para enfardamento, usada	II	1	-	Soda refinada	II	7 10	-
Serpentinhas de papel (<i>fitas</i>)	I	7 10	-	Sola	I	7 10	6
Serpentinhas para destilação (<i>e fins análogos</i>)	I	10	-	Soldas (<i>ligas para soldar</i>)	I	7 10	-
Serpentinhas para iluminação	I	- - -	-	Solas cortadas para calçado	I	- - -	-
Serradura de cortiça (<i>a</i>)	II	9	-	Sombrinhas	I	7 10	-
Serradura de madeira (<i>a</i>)	II	9	-	Sopas em conserva	I	7 10	-
Serras mecânicas (<i>máquinas de serrar</i>)	I	10	-	Sorgho, milococo (<i>semente de</i>)	II	11	-
Serras <u>não designadas</u>	II	7 10	-	Sorveteiras	I	7 10	-
Signais <u>explosivos ou detonantes</u> (<i>b</i>)	-	4	-	Sublimado corrosivo (<i>bichloreto de mercurio</i>)	I	- - -	-
Signais de via férrea <u>não designados</u>	II	8	-	Sucata de armamento	II	8	-
Signais <u>não designados</u>	I	- - -	-	Sucata de metais <u>não preciosos, não designada</u>	IV	8	-
Sílex (<i>pederneira</i>) em bruto	IV	8	-	Sucata de vidro	IV	8	-
Sílex (<i>pederneira</i>) em pó	IV	8	-	Sucrosa	III	11	-
Sílex (<i>pederneira</i>) montada	I	7 10	-	Sulfato de alumínio (<i>ou de alumina</i>)	I	7 10	-
Silicato azul de cobalto	I	- - -	-	Sulfato de amónio (<i>ou de amónia</i>)	IV	12	-
Silicato de magnésia natural	I	- - -	-	Sulfato de bário (<i>ou de barita</i>)	II	7 10	-
Silicato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	II	7 10	-	Sulfato de bário em tintura	I	- - -	-
Silicato de sódio (<i>ou de soda</i>)	II	7 10	-	Sulfato de cálcio (<i>ou de cal</i>)	II	12	-
Silica	I	- - -	-	Sulfato de chumbo	I	7 10	-
Sinetas	I	- - -	-	Sulfato de cobre	II	9	-
Sinos	I	- - -	-	Sulfato de ferro	II	9	-
Siphões de barro	I	8	-	Sulfato de nickel	I	7 10	-
Siphões de ferro	II	8	-	Sulfato de peróxido de ferro	I	7 10	-
Siphões de grés	I	8	-	Sulfato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	II	12	-
Siphões de louça	I	7 10	-	Sulfato de quinina	I	- - -	-

(a) Vide complemento de taras.

(b) Carga máxima dos vagões, 5 toneladas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Sulfato de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7 10	—	Talco em folha.	I	—	—
Sulfo-carbonato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	I	7 10	—	Talco em pó.	I	—	—
Sulfo-carbonato de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7 10	—	Talhas de barro	I	7 10	8
Sulfoestearite	IV	8	—	Talhas de fôlha de Flandres	I	7 10	8
Sulfureto de arsénico	I	7 10	—	Talhas de louça	I	7 10	8
Sulfureto de carbono	—	4	—	Talhas de zinco	I	7 10	8
Sulfureto de mercúrio nativo (<i>vermelhão, cinábrio</i>)	I	7 10	—	Talheres (<i>excepto os de metais preciosos</i>)	I	7 10	—
Sulfureto de sódio (<i>ou de soda</i>)	I	7 10	—	Tamancos	I	7 10	—
Sumagre em preparações	II	7 10	—	Tâmaras	I	7 10	—
Sumagre sem preparo	II	7 10	—	Tambores de ferro	II	1	—
Sumaúma prensada	I	7 10	—	Tampos de vasilhame	II	3	—
Sumaúma <i>não prensada</i>	I	—	—	Tangerinas frescas	I	9	—
Superphosphato de cálcio (<i>ou de cal</i>) mineral	IV	12	—	Tanino	I	7 10	8
Superphosphato de cálcio (<i>ou de cal</i>) de phosphoração	IV	12	—	Tanques de ferro	II	8	—
T							
Tabaco em rama	I	7 10	8	Tararas <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	12	—
Tabaco fabricado	I	7 10	—	Taras <u>não designadas, que conservem cheias ou vazias igual volume e que sejam frágeis</u>	I	1	—
Tabelas de bilhar	I	—	—	Taras não designadas que conservem o mesmo volume cheias ou vazias e que não sejam frágeis	I	1	—
Tábuas de madeira ordinária de construção (a)	II	3	—	Tartaruga em rama	I	—	—
Tábuas (talas) para enfardamento de tecidos (b)	II	1	—	Tartaruga em obra (<i>natural ou imitação</i>)	I	—	—
Taboinhas	I	3	—	Teares	I	10	—
Tabúa em bruto	II	8	—	Tecidos de seda	I	—	—
Tabúa em obra	I	7 10	5	Tecidos metálicos	I	7 10	—
Tachas (<i>pregos</i>)	II	7 10	—	Tecidos <u>não designados</u>	I	7 10	—
Tacos de bilhar	I	—	—	Técum (<i>linho da Bahia</i>) com pre- paro	I	7 10	8
Talas de junta (<i>éclisses</i>)	II	8	—	Técum (<i>linho da Bahia</i>) em bruto . . .	II	7 10	8
Talco com sulfato de cobre (<i>para tratamento de plantas</i>)	II	9	—	Técum (<i>linho da Bahia</i>) em obra não designada	I	7 10	—

(a) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheiro, caryalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalypto, faja, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, platano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras communs do país.

(b) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Tela betumada, alcatroada ou asphaltada	IV	8	-	Tinas (<i>dornas</i>) de madeira desarmadas)	II	-	-
Tela-coiro	I	7	10	Tinas de banho, de cobre	I	7	10
Telas metálicas	I	7	10	Tinas de banho, de ferro	I	7	10
Telas preparadas para pintura	I	7	10	Tinas de banho, de ferro esmaltado	I	7	10
Telha de ardósia	IV	8	-	Tinas de banho, de folha de Flan-			
Telha de barro vidrada	I	7	10	dres	I	7	10
Telha de barro <i>não designada</i>	IV	8	-	Tinas de banho, de pedra	I	-	-
Telha de fibro-cimento	IV	8	-	Tinas de banho, de zinco	I	7	10
Telha metálica	II	8	-	Tintas para autographia	I	-	-
Telha de vidro	I	7	10	Tintas de aguarela	I	-	-
Telhões de ardósia	IV	8	-	Tintas de óleo em bisnagas (<i>ou frascos</i>)	I	-	-
Telhões de barro, vidrados	I	7	10	Tintas <i>não designadas</i>	I	7	10
Telhões de barro <i>não designados</i>	IV	8	-	Tirefonds para rails	II	8	-
Telhões de fibro-cimento	IV	8	-	Tochas	I	7	10
Telhões metálicos	II	8	-	Tocheiros	I	-	-
Telhões de vidro	I	7	10	Tójo comprimido	IV	12	-
Tenders desarmados (<i>tanto a caixa como o leito</i>)	I	-	-	Tójo moido	IV	11	-
Tenders armados, carregados sobre vagões (Tarifa Geral, capítulo xv)	-	-	-	Tójo seco	IV	3	-
Tenders transitando sobre as suas próprias rodas (Tarifa Geral, capítulo xvi)	-	-	-	Toldos	I	7	10
Tensores de rosca (<i>tornos, ferramenta</i>)	II	7	10	Tomates frescos	I	9	-
Terebintina comum (<i>agua-raiz</i>)	I	7	10	Tomates salgados	I	9	-
Terebintina refinada (<i>medicinal</i>)	I	-	-	Tonéis	I	-	-
Terra de carvão vegetal	II	13	-	Tonéis desarmados	II	-	-
Terra de ourives (<i>ou de indústria, escovilha</i>)	I	-	-	Torçal	I	-	-
Terra (<i>varredura</i>) de cereais	III	11	-	Torcidas	I	7	10
Terra vegetal	IV	12	-	Torneiras	I	7	10
Terras cárantes em bruto	IV	8	-	Tornos de apertar	I	7	10
Terras manipuladas	I	7	10	Tornos de tornear	I	10	-
Terras preparadas	I	7	10	Tóros de madeira nacional do com-			
Terras <i>não designadas</i>	IV	8	-	primento máximo de 1 metro	II	3	-
Tesoiras mecânicas	I	10	-	Tóros de pinho nacional por descas-			
Tesoiras <i>não designadas</i>	I	7	10	car	II	3	-
Tijolos de barro	IV	8	-	Torradores de café	I	7	10
Tijolos de vidro	I	7	10	Toucinho	II	9	-
Tijolos <i>não designados</i>	II	8	-	Toiros	-	6	-
Tinas (<i>dornas</i>) de madeira armadas	I	-	-	Tourteaux (<i>para alimentação de animais</i>)	II	11	-
				Trambulhia (<i>lenha</i>)	IV	3	-
				Trapo de lã sujo, para adubo	IV	12	-
				Trapo lavado	III	7	10
				Trapo sujo	IV	8	-

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Travessas de madeira ordinária de construção (a)	II	3	-	Unto.	I	9	-
Travessas metálicas	II	8	-	Urnas fúnebres (<i>caixões</i>) vazias . . .	I	-	-
Tremoços	III	11	-	Urzela	I	7	10
Tricyclos—Vide: Velocipedes . . .	-	-	-	Utensílios de agricultura não designados	II	12	-
Trigo.	IV	11	-	Utensílios de artes ou ofícios não designados	II	-	-
Trilhadoras de palha, montadas ou não sobre rodas	I	12	-	Utensílios de cozinha não designados	II	7	10
Tripa fresca.	I	-	-	Utensílios de jardinagem não designados	II	7	10
Tripa salgada.	I	-	-	-	-	-	-
Tripa seca	I	-	-	Uvas esmagadas em vasilhame simples de madeira	IV	2	-
Trituradores (<i>máquinas</i>) montados ou não sobre rodas	I	10	-	Uvas passadas	II	9	-
Trombetas	I	-	-	Uvas verdes	II	9	-
Tubos de aço	II	8	-	-	-	-	-
Tubos de barro	I	8	-	6	-	-	-
Tubos de chumbo	I	7	10	-	-	-	-
Tubos de cimento armado	I	8	-	-	-	-	-
Tubos de cobre	I	7	10	-	V	-	-
Tubos de ferro	II	8	-	-	Vacas (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>). . .	5	-
Tubos de fólya de Flandres	I	7	10	-	Vacas bravas	6	-
Tubos de grés.	I	8	-	6	Vagonetas	8	-
Tubos de latão	I	7	10	-	Vagões de caminho de ferro, armados e carregados sobre vagões (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>).	-	-
Tubos de zinco	I	7	10	-	Vagões de caminho de ferro desarmados (<i>tanto a caixa como o leito</i>)	-	-
Tuniz (<i>cotão de lã</i>)	II	7	10	5	Vagões de caminho de ferro transportando sobre as suas próprias rodas (<i>Tarifa Geral, capítulo xvi</i>)	1	-
Turbinas	I	10	-	-	Vagões para mudanças—Vide: Camions ou Capitonnés	-	-
Turfa	IV	8	-	-	Valeriana	-	-
Turpentina	-	4	-	-	Varas de castanho rachadas	II	3
Typo de impressão	I	7	10	-	8	Varas de madeira ordinária de construção (a)	3
Typo de impressão inutilizado . . .	IV	8	-	-	Varas de salgueiro em verde	II	-
				-	Varredura de celeiro (<i>limpadura</i>) . . .	III	11
				-	Vaselina	I	-
				-	Vasilhame de madeira desarmado, não designado	II	1
U							
Unguentos	I	-	-				
Unhas (<i>cascos</i>) de animais, em bruto .	II	8	-				
Unhas (<i>cascos</i>) de animais, em obra .	I	-	-				
Unicornio.	I	-	-				

(a) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheira, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalypto, faia, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, plátano, salgueiro, sôbro, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Vasilhame de madeira <u>não designado</u>	I	1	-	Verrumas	I	7	10
Vasos ordinários de barro <i>para plantas</i>	I	7	10	Vestuário	I	7	10
Vasos de barro <u>não designados</u>	I	7	10	Viadoras <u>montadas ou não sobre rodas</u>	I	12	-
Vassouras.	II	7	10	Vias férreas portáteis (<i>Décauville e semelhantes</i>)	II	8	-
Véhiculos <u>para transportes terrestres, não designados, montados sobre rodas</u> (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	Viaturas militares montadas sobre rodas (<i>Tarifa Geral, capítulo xv</i>)	-	-	-	-
Véhiculos <u>para transportes terrestres, não designados, desmontados</u>	I	-	-	Viaturas militares desmontadas	I	-	-
Véhiculos terrestres montados sobre rodas, que não pesem mais de 200 kilogramas nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos	I	-	-	Vides sêcas (<i>mortas</i>)	IV	3	-
Velame	I	7	10	Vides vivas	I	7	10
Velas de cacau	I	-	-	Vidraça de côr	I	-	-
Velas de cera	I	7	10	Vidraça polida	I	-	-
Velas de estearina	I	7	10	Vidraça sem côr (<u>não polida, comum</u>)	I	7	10
Velas de lona	I	7	10	Vidraria fina	I	7	10
Velas de parafina	I	7	10	Vidraria <u>não designada</u>	I	7	10
Velas de sebo	I	-	-	Vidrilhos	I	-	-
Velas de espermaceti.	I	7	10	Vidro em chapa colorida	I	-	-
Velas <u>não designadas</u>	I	-	-	Vidro em chapa gravada	I	-	-
Velocípedes <u>com ou sem motor mecânico</u>	I	-	-	Vidro em chapa impressa	I	-	-
Ventiladores de barro	I	8	-	Vidro em chapa pintada	I	-	-
Ventiladores de ferro	II	8	-	Vidro moldado para construções (<i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lages</i>)	I	7	10
Ventiladores de grés	I	8	-	Vidro em obra <u>não designada</u>	I	7	10
Ventiladores <u>não designados</u>	I	7	10	Vidro quebrado.	IV	8	-
Ventoínhas	I	10	-	Vigas de ferro	IV	8	-
Verdete (<i>azeiteiro</i>)	I	7	10	Vigas de madeira ordinária de construção (a)	II	3	-
Verduras <u>não designadas</u> (<i>para ornamentações</i>) <u>acondicionadas ou em molhos</u>	II	11	-	Vime em bruto.	II	8	-
Vêrga em bruto	II	8	-	Vime em obra	I	7	10
Vêrga em obra	I	7	10	Vinagre comum em barris simples ou ôdres.	IV	2	-
Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de mercúrio nativo</i>)	I	7	10	Vinagre comum em vasilhame simples de madeira não designado.	IV	2	-
Vermífugos (<i>para usos agrícolas</i>) . . .	II	9	-	Vinagre comum em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-
Vernizes em frascos	I	-	-	Vinagres de toilette	I	-	-
Vernizes <u>não designados</u>	I	7	10				

(a) A designação «Madeira ordinária de construções» comprehende: amieiro, amoreira, azinheira, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, cipreste, faia, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, plátano, salgueira, sôbrio, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		
Vinho de maçãs (<i>cidra</i>)	II	2	-	-	Wolfram (<i>minério</i>)	I	10	-	-
Vinhos medicinais	I	-	-	-	-	-	-	-	
Vinhos não designados em barris simples ou ódres	IV	2	-	8	-	-	-	-	
Vinhos não designados em vasilhame simples de madeira não designado	IV	2	-	8	X	-	-	-	
Vinhos não designados em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	-	-	Xarão	I	-	-	-
Visceras de animais	I	-	-	-	Xaropes	I	-	-	-
Visco	I	7	10	-	-	-	-	-	-
Vitelas (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	-	Xerva — Vide: Cherva	-	-	-	-
Vitelos (<i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i>)	-	5	-	-	Z	-	-	-	-
Vitrais (<i>vidraça pintada</i>)	I	-	-	-	Zarcão (<i>óxido de chumbo</i>)	I	7	10	-
Vitrines	I	7	10	5	Zinco canelado (<i>ondulado</i>)	II	8	-	-
Vitriolo (<i>ácido sulfúrico</i>) (a)	III	4	-	-	Zinco em bruto	II	8	-	-
Volumes de peso inferior a 100 kilogramas por metro cúbico (<i>Tarifa Geral, artigo 60.º</i>)	-	-	-	-	Zinco em sucata	II	8	-	-
Vosgeline	I	7	10	-	-	II	8	-	-
W	-	-	-	-	Zinco laminado	II	8	-	-
Wagons — Vide: Vagões	-	-	-	-	Zinco para acumuladores (<i>ou pilhas eléctricas</i>)	I	7	10	-
Water-closets (<i>retretes</i>)	I	7	10	-	-	I	7	10	-
					Zinco em obra não designada	I	-	-	-
					Zorras montadas sobre rodas	I	-	-	-
					Zorras desmontadas	IV	8	-	-

(a) Esta mercadoria fica sujeita, quando for taxada pela Tarifa Geral, às condições da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de peso e de percurso.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Sede: Estação do Rocio — Lisboa

Linhos de Leste e Norte e seus ramais, de Lisboa a Cintra e Tôrres Vedras, de Tôrres Vedras à Figueira da Foz
e Alfarelos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Lousã

TARIFA

DE

DESPESAS ACESSÓRIAS

EM APLICAÇÃO DESDE

20 DE JANEIRO DE 1912



LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1911

CAMINHOS DE EERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Sede: Estação do Rocio — Lisboa

Linhos de Leste e Norte e seus ramais, de Lisboa a Cintra e Tôrres Vedras, de Tôrres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã

TARIFA DE DESPESAS ACESSÓRIAS

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1942

CAPITULO 1.º — Registo e guia, aviso de chegada e impostos de sêlo e assistência pública

Artigo 1.º — Registo e guia

Em cada expedição, seja de que natureza fôr 20 réis

Artigo 2.º — Avisos de chegada

Salvo renúncia do remetente, por elle escrita na nota de expedição, a Companhia avisará os consignatários de quaisquer remessas de pequena velocidade, da chegada destas à estação de destino, cobrando pelo aviso 20 réis.

Pelo que respeita à grande velocidade (excepto bagagens), serão gratuitamente estabelecidos **avisos de chegada** para todas as expedições procedentes do estrangeiro e para as de procedência nacional que não tenham sido retiradas nas 24 horas seguintes à sua chegada a destino.

Em qualquer dos casos, quando o aviso fôr feito pelo telegrafo, a pedido do expedidor ou do consignatário, cobrar-se-ha o custo do telegrama.

A Companhia não responde pela entrega dos «avisos de chegada» que expedir pelo correio ou pelo telegrafo, nem pelas consequências de qualquer êrro ou omissão nos nomes ou moradas dos destinatários, salvo se esses êrros ou omissões forem feitos pelos empregados da Companhia na transcrição dos dizeres das notas de expedição que as suas estações recebam, ou na transcrição do que constar da escrituração com a qual sejam transmitidas a Companhia remessas provenientes de outras linhas.

O fim principal dos «avisos de chegada» é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos êsses avisos pelos destinatários, por qualquer motivo, não lhes dá o direito de produzirem reclamações contra a Companhia se esta, decorrido o prazo legal, usar da faculdade que lhe assiste, em vista do artigo 113.º da Tarifa Geral, de vender em hasta pública as expedições não retiradas.

E facultada a entrega de qualquer remessa (excepto as de reembôlso) em troca do respectivo **aviso de chegada**, quando o consignatário não possa apresentar a **senha** correspondente.

Para que o **aviso de chegada** possa substituir a **senha** é indispensável que contenha a assinatura do consignatário reconhecida por notário ou por firma e carimbo de qualquer casa comercial acreditada, considerando-se, neste caso, como documento de prova, único, verdadeiro e autêntico da boa entrega da remessa a quem de direito.

Nos casos em que o consignatário não puder apresentar a **senha** da remessa nem o seu **aviso de chegada**, ser-lhe-ha fornecido pela respectiva estação um **aviso de chegada** devidamente preenchido, de que se cobrará recibo como se fôsse entregue no próprio domicílio do consignatário e que, depois de autenticado pela forma acima estabelecida, poderá substituir a **senha**.

Artigo 3.º — Impostos de sêlo e do Fundo Nacional da Assistência Pública

Taxas cuja cobrança é feita pela Companhia, por conta do Estado, conforme as disposições legais vigentes na data da publicação da presente tarifa:

1.º Em cada bilhete simples para um só passageiro:

	Imposto de					
	Sêlo			Assistência		
	Sendo o bilhete de					
	1.ª classe Réis	2.ª classe Réis	3.ª classe Réis	1.ª classe Réis	2.ª classe Réis	3.ª classe Réis
A de preço não inferior a 100 réis nem superior a 400 réis	2010	2010	2010	—	—	—
B de preço superior a 400 réis mas inferior a 500 réis	2030	2020	2010	—	—	—
C de preço igual ou superior a 500 réis mas inferior a 1.000 réis	2030	2020	2010	2010	2010	2010
D de preço igual ou superior a 1.000 réis	2030	2020	2010	2020	2020	2020
E assignatura por prazo não superior a um anno	200	200	200	200	200	200

A cada transporte de pessoa maior de tres annos corresponde uma taxa e, por isso, quando o mesmo bilhete sirva para mais de uma viagem (salvo sendo de assinatura) ou para mais de um passageiro, devem cobrar-se estes impostos no acto da venda dos bilhetes, ou do aluguer dos vehiculos, conforme os preceitos seguintes:

- a) Pelos bilhetes de IDA E VOLTA, CIRCULATÓRIOS OU DE EXCURSÃO, cobram-se duas taxas de cada imposto, em relação a cada bilhete como se os passageiros comprassem dois bilhetes, contanto que o preço de cada transporte de ida ou de volta atinja a importância fixada para a incidência de cada um dos impostos;
- b) Aos bilhetes COLECTIVOS aplicam-se tantas taxas quantos forem os passageiros que as devam segundo a escala supra;
- c) Os impostos incidem, conforme o preço de cada um, sobre todos os bilhetes de passagem, quer adquiridos nas estações quer passados em trânsito, mesmo por EXCESSO DE PERCURSO;
- d) Sendo alugado algum COMBÓIO ESPECIAL, vehiculo ou parte do vehiculo, os impostos incidem únicamente sobre os bilhetes que os passageiros tenham de pagar; mas se o número destes não for fixado e conhecido, serão cobradas tantas taxas de cada um dos impostos quantos forem os lugares, segundo a lotação de cada vehiculo ou COMPARTIMENTO ALUGADO OU RESERVADO;
- e) No caso de SERVIÇO COMBINADO COM PAISES ESTRANGEIROS, os impostos recairão no bilhete em relação ao preço do trânsito em Portugal, quer seja portuguesa, quer estrangeira a estação em que for vendido;
- f) Quando, pelo facto de MUDANÇA DE CLASSE, o preço do transporte atingir ou exceder a importância fixada para a incidência de alguma das taxas, cobrar-se-hão os impostos correspondentes ao custo total da passagem;
- g) Os BILHETES MIXTOS (de mais de uma classe) consideram-se, para os efeitos destes impostos, como da mais elevada das classes para que sirvam;
- h) Não são devidos estes impostos pelas cobranças suplementares para MUDANÇA DE CLASSE OU DE VEHICULO salvo as hipóteses da alínea f), nem pelas senhas de AMPLIAÇÃO DE PRAZO, MUDANÇA DE ITINERARIO e de PARAGEM, ou por qualquer facto que sómente altere a condição da passagem, ou importe a forma de cobrança adicional do preço do bilhete de que já tenha sido pago o imposto devido.
- i) Nos BONUS, a incidencia e importância do imposto da Assistência serão reguladas pela importância integral do bilhete da tarifa geral; as do imposto do sêlo, pela importância efectiva da passagem.

2.º Em cada guia de bagagens, ou documento que substitua essa guia:

Imposto de sêlo	20 réis
Imposto de assistência, quando a importância do transporte exceda a 100 réis	10

Quando utilizadas para efeitos a que não corresponda a designação de **bagagem** ficam estas guias sujeitas, relativamente ao imposto do sêlo, à taxa do n.º 6 deste artigo.

3.º Em cada guia ou bilhete de cães:

Imposto de sêlo	60 réis
Imposto de assistencia, quando a importancia do transporte exceda a 100 réis	10 "

4.º Em cada guia de expedição, a preço reduzido, de um só volume de peso não superior a 10 kilogramas:

Imposto de sêlo	20 réis
Imposto de assistencia, quando a importancia do transporte exceda a 100 réis	10 "

5.º Em cada bilhete de assinatura para transporte, por grande velocidade, de comestíveis, nos arredores das cidades:

Imposto de sêlo	A — Não excedendo o preço da assinatura 3 ^o 600 réis mensais	300 réis
	B — De mais de 3 ^o 600 até 10 ^o 000 réis mensais	600 "
	C — De mais de 10 ^o 000 réis mensais, por cada 10 ^o 000 réis mensais ou fracção indivisível	600 "

Imposto de assistencia	D — Em qualquer dos casos supra	10 réis
------------------------	---------------------------------------	---------

6.º Em cada carta de porte ou documento que substitua a carta de porte de expedição de qualquer natureza, não compreendida nas rubricas anteriores⁽¹⁾:

Imposto de sêlo	60 réis
Imposto de assistencia, quando a importancia do transporte exceda a 100 réis	10 réis

CAPITULO 2.º — Manutenção, guindastes, transferência em Lisboa Caes dos Soldados

Artigo 4.º — Manutenção

§ 1.º Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze, animais pequenos taxados a peso, veículos e quaisquer mercadorias não especificadas nos demais parágrafos d'este artigo.

Carga, descarga, evoluções e manobras à partida e à chegada, por 1:000 kilogramas	400 réis
---	----------

Esta taxa decompõe-se como segue:

1.º — Carga à partida	100 réis
2.º — Evoluções e manobras à partida	100 "
3.º — Evoluções e manobras à chegada	100 "
4.º — Descarga à chegada	100 "
Total	<u>400 "</u>

Não pagam direitos de manutenção:

A) As bagagens transportadas gratuitamente. Aquellas cujo peso excede o que é transportado gratuitamente, ficam sujeitas ao pagamento dos direitos de manutenção sobre o peso excedente, tão somente.

B) As remessas de dinheiro (excepto as de cobre ou bronze) e as de valores ou objectos de arte taxadas *ad valorem*.

C) Os cães, quando despachados em presença de bilhetes de passageiros.

(1) Este imposto é aplicável às requisições de rótulos para devolução de taras ou encerados, embora essas devoluções se não façam em expedições regularmente organizadas.

Condições particulares deste §:

1.^a Estas taxas serão aplicadas ao peso sobre que incide a taxa do transporte.

2.^a É concedida aos expedidores e consignatários, respectivamente, a faculdade de fazerem de sua conta e risco e com gente sua as operações de carga e descarga dos **vagões completos**, não cobrando a Companhia os direitos que lhe corresponderiam pela operação ou operações que não realizar. Salvo disposição particular das tarifas, a Companhia não desiste, porém, de receber integralmente os direitos de evoluções e manobras.

Para disfrutar desta concessão, deverão os remetentes declarar bem explicitamente nas respectivas notas de expedição por quem devem ser feitas tanto a carga como a descarga dos vagões completos (ou considerados como tal) ficando entendido que a ausência de declaração significa que a operação ou operações ficam a cargo do Caminho de Ferro, que, neste caso, não fará dedução dos respectivos direitos.

Deixa de ter efeito esta «concessão» se o mínimo de carregamento de cada vagão não puder ser atingido pela forma desusada ou feito peculiar dos volumes, ou em consequência da sua má arrumação nos vagões pelo pessoal dos expedidores, excepto se estes quiserem pagar o preço correspondente ao dito mínimo.

3.^a Incumbe aos expedidores ou consignatários efectuar com gente sua e por sua conta e risco o carregamento e a descarga dos vagões em que sejam transportadas massas indivisíveis de 3:000 kilogramas ou de maior peso, não cobrando a Companhia os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Companhia prestar-se-ha, todavia, contra pagamento da respectiva despesa, a tomar a seu cargo estas operações, salvo se não dispuser dos meios próprios para as levar a efeito.

4.^a A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, contanto que: o peso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada veículo; o volume não ultrapasse as dimensões do «gabarit»; e as condições do carregamento não comprometam a segurança do transporte.

5.^a Havendo renúncia do expedidor ao *Aviso de chegada* serão pagos, em todos os casos, os direitos de carga e descarga.

6.^a Quando restar espaço num vagão considerado «completo» e esse espaço fôr aproveitado para outra carga, as vantagens da «concessão» estabelecida na condição 2.^a só aproveitarão a primeira parte do carregamento.

N. B. Os donos dos veículos ou embarcações, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos vagões em que se fizer o transporte. Se a Companhia julgar necessário, para segurança ou conveniência do transporte, que as rodas sejam separadas dos veículos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operação.

§ 2.^o Material circulante para caminhos de ferro transitando sobre as suas próprias rodas:

Evoluçãoes e manobras a partida e a chegada: cada eixo montado..... 200 réis

Este material será entregue pelos expedidores na estação de partida, e recebido pelos consignatários na chegada, sobre os carris do caminho de ferro, ficando, por esse facto, isento das taxas correspondentes a carga e descarga.

§ 3.^o Animais (excepto os indicados no § 1.^o):

Bois, vacas, cavalos, pôtrios, garranos, muares ou jumentos, animais ferozes e outros não designados nesta tarifa, por cabeça.....	100 réis
Vitelos ou pôrcos, por cabeça.....	80 "
Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros ou leitões, por cabeça.....	20 "
Por piso de qualquer dos animais aqui designados expressamente, seja qual fôr a quantidade ou espécie dos animais carregados.....	700 "
Por piso dos animais ferozes ou dos não designados.....	350 "

N. B. Os donos, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e a descarga dos vagões em que se fizer o transporte dos animais aqui designados expressamente. Tratando-se de animais ferozes e de quaisquer outros não designados, estas operações serão feitas exclusivamente por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários; mas se, eventualmente a Companhia tiver que realizar com pessoal seu alguma destas operações cobrará, por tal conceito, o triplo das taxas acima fixadas.

§ 4.^º Transportes fúnebres:

Por cada caixão, caixa ou urna..... 360 réis

Condições aplicáveis a todos os parágrafos d'este artigo:

1.^ª Havendo reexpedição, e ainda quando a taxa de transporte tenha por limite mínimo a importância que correspondesse à expedição directa, os direitos fixados n'este artigo serão aplicados aos dois envios, considerados independentemente.

2.^ª Para a aplicação das taxas fixadas n'este artigo, os pontos de transmissão das remessas duma Administração a outra são por esta Companhia considerados como estações de partida ou de chegada, segundo o caso, sendo, portanto, as despesas de manutenção em cada transmissão as mesmas que em outra qualquer estação.

Nos pontos de transmissão não tem aplicação a concessão de que trata a segunda das condições particulares do § 1.^º d'este artigo.

Artigo 5.^º — Guindastes

Quando, para qualquer das operações de carga ou descarga de volumes ou massas de peso indivisível superior a mil (1:000) kilogramas, houver que empregar algum guindaste manual fixo existente nas estações, serão aplicadas, pelo uso dos ditos aparelhos, as seguintes taxas:

Volumes de peso indivisível até 2:000 kilogramas	500 réis por tonelada indivisível
Idem de 2:001 a 4:000 kilogramas	600 " " " "
Idem de 4:001 a 6:000 kilogramas	700 " " " "
Idem de 6:001 a 10:000 kilogramas	900 " " " "
Idem de 10:001 kilogramas em diante	1:000 " " " "

Esta tabela será elevada ao dôbro para os guindastes accionados por motores mecânicos e não terá aplicação quando, por insuficiência dos guindastes do serviço próprio das estações, houver, a pedido dos expedidores ou consignatários, que empregar quaisquer aparelhos especiais das oficinas ou depósitos da Companhia. Neste caso, o preço será estabelecido, segundo as circunstâncias, por ajuste prévio.

A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pelos acidentes devidos a avaria dos aparelhos ou culpa do pessoal dos expedidores ou consignatários.

Quando forem cobrados os direitos d'este artigo não serão aplicadas as taxas de embarque ou desembarque do artigo 12.^º nem as de carga ou descarga do § 1.^º do artigo 4.^º.

Artigo 6.^º Transferência de remessas na estação de Lisboa Caes dos Soldados.

A pedido dos consignatários, a Companhia presta-se a fazer a transferência, na estação de Lisboa Caes dos Soldados, entre os caes desta estação, de quaisquer remessas, mediante o pagamento das taxas estipuladas no artigo 4.^º da presente tarifa.

Quando se trate de **vagão completo** e as operações de carga e descarga sejam feitas por gente do consignatário, a Companhia não cobrará o correspondente às operações que não tenha realizado.

Estas transferências só serão efectuadas mediante requisição feita nos impressos especiais para tal fim possuídos à disposição do publico na referida estação.

CAPÍTULO III — Armazenagens

Artigo 7.^º

Todas e quaisquer expedições de grande velocidade, que não forem retiradas da estação do destino 24 horas depois da chegada regulamentar (excepto quando se dê atraso por culpa da Companhia) e todas aquellas que permanecerem na estação de partida mais de 24 horas antes de cumpridas pelo remetente as formalidades de expedição;

Todas e quaisquer expedições de pequena velocidade que não fôrem retiradas da estação do destino 48 horas depois da expedição do «aviso de chegada» dirigido pela Companhia ao destinatário, ou havendo renúncia

do «aviso» por parte do remetente 48 horas depois da data da chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atraso por culpa da Companhia) bem como as expedições, também de pequena velocidade, que permanecerem na estação de partida mais de 48 horas antes de cumpridas, pelo remetente, as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.º Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze, animais pequenos taxados a peso, e mercadorias de toda a espécie expedidas em grande velocidade:

Por fração indivisível de 50 quilogramas e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância	10 réis
Minimo de cobrança { por cada bagagem por cada uma das demais expedições a que se refere este parágrafo	20 » 50 »

O depósito das bagagens é comprovado: antes da partida, pela entrega de uma senha especial ao passageiro; depois da chegada, pela conservação da senha da bagagem (documento do transporte) em poder do passageiro.

São isentas do pagamento da taxa estabelecida neste § as bagagens registadas que não permanecerem em depósito mais de uma hora antes da partida do combóio ou depois da sua chegada.

§ 2.º Depósito e arrecadação de objectos portáteis nas estações:

Todas as estações desta Companhia tomarão a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portáteis mediante a taxa de 10 réis por objecto e por periodos indivisíveis de um dia, contados da hora 0 à hora 0, com o mínimo de cobrança de 20 réis.

O depósito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso próprio; não aproveita as bagagens registradas ou a registar, nem a quaisquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existência dos volumes em poder da Companhia, mediante as quais reclamarão a entrega dêstes quando queiram retirá-los, satisfazendo préviamente as taxas em débito. As entregas só serão feitas à vista das referidas senhas.

§ 3.º Mercadorias de toda a espécie expedidas em pequena velocidade, excepto as designadas nos parágrafos seguintes d'este artigo:

Por fração indivisível de 100 quilogramas e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância:

Durante os primeiros 5 períodos, por cada período.....	2 réis
Durante os seguintes 5 períodos, por cada período.....	4 "
Cada período a mais.....	10 "
Minímo de cobrança	50 "

§ 4.º **Veículos (a) ou embarcações:** cada:

Pelo primeiro periodo de 24 horas depois do prazo de tolerância 200 réis
 Por fraccão indivisível de 24 horas a mais 500 "

§ 5.º Material circulante para caminhos de ferro circulando sobre as suas próprias rodas:

Por eixo montado e fracção indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância 500 réis

(a) Ficam subordinados às taxas do § 3.º os velocípedes com ou sem motor mecânico; os carros de mão e vagonetes: os *cabs* ou *capitonnés* (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com mobília; quaisquer veículos que não pesem mais de 200 quilogramas, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

§ 6.^º **Dinheiro** (excepto cobre ou bronze), **valores e objectos de arte**:

Por fracção indivisível de 100000 réis declarados e por período também indivisível de 24 horas, depois do prazo de tolerância	20 réis
Minímo de cobrança.....	100 "

§ 7.^º **Transportes fúnebres**:

Por caixão, caixa ou urna e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância	17000 réis
---	------------

§ 8.^º **Animais**:

Os animais (inclusive os cães despachados à vista de bilhetes de passageiros) que não forem retirados até 2 horas depois da chegada dos comboios pelos quais hajam sido transportados, serão conservados nas estações, ficando a cargo dos destinatários todos e quaisquer gastos de guarda, sustento, etc. Esta medida é aplicável aos animais pequenos taxados a peso e não prejudica a cobrança integral dos direitos de armazenagem estabelecidos no § 1.^º

A Companhia não responde pelos acidentes ou danos que possam sofrer os animais, sejam quais forem, enquanto permanecerem em depósito nas estações.

CAPITULO IV — Estacionamento de vagões

Artigo 8.^º

Por vagão e pelo primeiro período indivisível de 24 horas de demora	17000 réis
Por vagão e período indivisível de 24 horas de demora passadas as primeiras 24 horas.....	27000 réis

Os vagões requisitados para transporte nos termos do artigo 9.^º, os **vagões completos** cujo carregamento incumbe aos expedidores, ou ao qual elles tenham que prestar coadjuvação; e os **vagões completos** cuja descarga incumbe aos destinatários ou à qual êles tenham que prestar coadjuvação, poderão ser retidos gratuitamente, nas estações, de partida ou de chegada, segundo os casos, durante os seguintes prazos máximos:

1.^º — De 1 de Abril até 30 de Setembro:

- a) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, até às 11,30 horas mais tardar: — até às 18,30 horas do mesmo dia;
- b) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 11,30 horas: — até às 12,30 horas do dia seguinte.

2.^º — De 1 de Outubro até 31 de Março:

- a) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário até às 9,30 horas mais tardar: — até às 17,30 horas do mesmo dia;
- b) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 9,30 horas: — até às 12,30 horas do dia seguinte.

Excepções:

- 1.^a Começando os prazos a correr num domingo ou dia oficialmente decretado como feriado, terminarão uniformemente no dia seguinte às 12,30 horas, seja êsse dia ou não feriado.
- 2.^a Quando o número dos vagões postos simultaneamente à disposição de um só requisitante, expedidor ou consignatário, fôr superior a dez (10) será o prazo do estacionamento gratuito dos vagões excedentes dêste máximo de 10, aumentado na razão de uma hora útil por vagão a contar do 11.^º

São devidos os direitos de estacionamento:

1.º Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 9.º, não estiver carregado e pronto a seguir, por motivo estranho à responsabilidade da Companhia, dentro dos prazos marcados no presente artigo;

2.º Quando, incumbindo o carregamento ao expedidor, ou devendo êle coadjuvar o carregamento, qualquer vagão não estiver carregado e pronto a seguir, por motivo estranho à responsabilidade da Companhia, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

3.º Quando, incumbindo a descarga ao consignatário ou devendo êle coadjuvá-la, esta, por motivo estranho à responsabilidade da Companhia, não estiver completamente concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte, dentro dos prazos marcados no presente artigo;

4.º Quando, havendo passagem pelas fronteiras, qualquer vagão, seja ou não seja completo o seu carregamento, depois de ser posto à disposição do encarregado do despacho, fôr, para este efeito, retido mais de doze (12) horas, excluídas aquellas em que a alfândega não fizer serviço;

5.º Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência de tara, impedimento da alfândega ou das autoridades, estranho à responsabilidade da Companhia, qualquer vagão, seja ou não seja completo o seu carregamento, sofrer detenção especial não prevista nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º, e 4.º antecedentes (a).

A Companhia reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, à descarga dos vagões na estação de destino, cobrando, além dos direitos de estacionamento vencidos, os de armazenagem que correspondam desde que o estacionamento cessar, e a taxa da descarga, excepto se esta operação fôr executada durante o prazo gratuitamente concedido ao destinatário para a fazer.

CAPÍTULO V — Disposições diversas

Artigo 9.º — Requisições de vagões

Poderão ser requisitados em qualquer estação da Companhia e com antecedência não inferior a vinte e quatro (24) horas, vagões para transporte nas suas linhas. As requisições serão feitas por escrito no modelo competente que as estações terão a disposição do público, mediante depósito, nas estações que as recebam, de mil (1.000) réis por vagão.

Em troca do depósito será entregue ao requisitante um talão. Esse talão será restituído à estação contra recepção da quantia depositada, quando fôr efectuada a expedição para a qual o material haja sido requisitado. E se a expedição não se realizar, por motivo alheio à responsabilidade da Companhia, reverterá para ella, por completo, a importância depositada.

§ 1.º A Companhia não é obrigada a satisfazer requisições de vagões de lotação superior a dez toneladas de carga normal, de vagões de mais de um piso ou outros quaisquer de tipo especial, adequados a determinado género de transporte. Fá-lo-ha, tão sómente, quando as circunstâncias lho permitirem, prontificando-se, todavia, a fornecer material ordinário em vez do material especial requisitado.

§ 2.º Para os efeitos da «concessão» (condição 2.º) do artigo 4.º da presente tarifa, dado o caso que a Companhia satisfaça qualquer requisição de vagões com carga normal superior a dez toneladas, o mínimo de carregamento respectivamente estipulado na Classificação Geral será elevado em tantas fracções de décimo (1/10) quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo, excedentes a dez (10). Mas, se o citado material especial fôr posto à disposição de quem não o haja pedido por iniciativa e conveniência da Companhia, não terão efeito algum as estipulações dêste parágrafo.

Artigo 10.º — Encerados

Para o transporte de mercadorias para que a Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos, é facultado aos expedidores de remessas de «vagão completo», ou pagando como tal, resguardá-las com encerados, seus ou alugados.

§ 1.º — Encerados alugados à Companhia:

Taxa pelo trajecto:

1 real por encerado e quilómetro.
Mínimo de cobrança por encerado: 200 réis.

(a) Quando o impedimento da alfândega prover da execução das operações de despacho, o prazo do estacionamento começará a correr seis horas depois de ser posta a remessa à disposição do consignatário. Nos demais casos atendidos neste número, o prazo correrá desde que se tornar efectiva a detenção do vagão; e o encargo dos respectivos direitos corresponderá à remessa que der causa ao estacionamento.

Taxa por estacionamento:

Durante as primeiras 48 horas contadas da chegada das remessas: grátis.

Por cada fracção indivisível de 24 horas, além das primeiras 48 e por encerado 100 réis.

Quando requisitados para cobrir mercadorias estacionadas, quer na estação da partida quer na de destino, a taxa de aluguer será calculada a razão de 100 réis por encerado e periodo indivisível de 24 horas, com o minímo de 1.000 réis por encerado.

Em qualquer dos casos supra, os encerados considerar-seão como devolvidos à Companhia logo que sejam retiradas as respectivas remessas, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

As requisições serão feitas por escrito no modelo competente, que as estações terão a disposição do público.

§ 2.º—Encerados pertencentes aos expedidores:

Transporte e estacionamento dos encerados enquanto utilizados para resguardar as remessas: grátis.

Devolução dos encerados: quando nas notas de expedição das remessas respectivas seja pedida a devolução dos encerados que as resguardem à estação de procedência, a Companhia fará essa devolução, em pequena velocidade, seguidamente à retirada das mercadorias sem necessidade de mais formalidade alguma, cobrando apenas pelo transporte de retorno no acto de entrega ao expedidor, vinte réis por cada encerado, mais o que corresponder por impostos e aviso de chegada.

A retirada dos encerados devolvidos deverá efectuar-se dentro dos prazos regulamentares para a retirada das remessas de pequena velocidade, findos os quais os encerados ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de armazenagem nas condições do artigo 7.º da presente tarifa.

A devolução dos encerados nestas condições é feita sem responsabilidade para o caminho de ferro por trocas ou avarias.

Quando os expedidores de remessas resguardadas com encerados de sua propriedade não pedirem a devolução destes nas respectivas notas de expedição, a Companhia considerará os encerados como fazendo parte das remessas e entregá-los-ha aos consignatários, declinando toda a responsabilidade pelo destino que lhes fôr dado.

Em tal caso a Companhia só se encarregará da devolução dos encerados à procedência, taxando-os pelas tarifas aplicáveis.

Artigo 11.º—Repesagem

A Companhia tornará a pesar as remessas à chegada, quando o entenda conveniente ou quando os consignatários o exigirem.

A despesa de repesagem ficará a cargo da Companhia quando a operação fôr feita por sua iniciativa ou quando resultar peso a mais ou a menos do registado, tidas em conta as quebras naturais. Mas se consideradas as quebras naturais o peso conferir com o que houver sido registado à partida, o consignatário que tiver exigido o repeso pagará:

Por fracção indivisível de 100 kilogramas.....	50 réis
Por vagão completo.....	600 réis

Condições:

1.º Quando na estação de destino houver repesagem a pedido do consignatário, o prazo concedido para a descarga dos vagões por sua conta (artigo 8.º desta tarifa) será suspenso desde que se fizer o pedido até que termine a operação.

2.º Quando houver repesagem na estação de destino, seja qual fôr o resultado da operação, quer ella seja feita a pedido do consignatário, quer por vontade da Companhia, as bases das taxas ajustadas previamente, ao realizar-se o despacho, não serão alteradas, quer para mais, quer para menos, na ocasião da entrega da remessa repesada.

3.º Sendo pedida a repesagem de remessas expedidas por **vagão completo** em estação que não tenha búscula, o repeso far-se-há parcialmente, cobrando-se, se o peso conferir, os direitos de 50 réis por fracção indivisível de 100 kilogramas.

Quando se tratar de mercadoria a granel ou que, pelo seu volume ou peso indivisível exija para a manipulação aparelhos especiais, cobrar-se-há, conferindo o peso, além dos direitos a que se refere esta condição, uma taxa suplementar de 200 réis por tonelada indivisível de mercadoria a granel, ou a taxa do artigo 5.º da presente tarifa, se houver que empregar guindaste.

Artigo 12.º—Embarque e desembarque

A atracação aos caes marítimos ou fluviais das estações da Companhia só é permitida às embarcações que tragam remessas para transporte pelas linhas da Companhia ou que dellas venham receber remessas.

Para carregar ou descarregar remessas das embarcações para terra ou vice-versa, serão pagos os direitos estipulados neste artigo, distintos e independentes dos que representam a indemnização do trabalho feito propriamente no Caminho de Ferro.

1.º Mercadorias de toda a espécie em grande e pequena velocidade, excepto as designadas nos parágrafos d'este artigo:

Por fracção indivisível de 100 kilogramas.....	10 réis
Minímo de cobrança	50 réis

São isentas d'este direito em Figueira da Foz as remessas do sal destinadas a qualquer estação das linhas exploradas por esta Companhia (ou mais além) e que ali forem desembarcadas para a ponte pelo guindaste a va por da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

2.º Massas indivisíveis de 3:000 kilogramas ou mais:

Por tonelada indivisível	massas de 3:000 a 5:000 kilogramas.....	500 réis
	massas de mais de 5:000 kilogramas	1.000 réis

3.º Vehículos¹ e embarcações:

Cada um.....	200 réis
--------------	----------

4.º Transportes fúnebres:

Cada caixão, caixa ou urna	100 réis
----------------------------------	----------

5.º Animais (excepto os taxados a peso):

Bois, vacas, cavalos, pôtrios, garranos, muares e jumentos (por cabeça)	100 réis
Vitelos ou porcos (por cabeça)	80 réis
Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros, leitões, cães (por cabeça)	20 réis
Por vagão completo de qualquer das espécies precedentes	300 réis
Animais ferozes e outros não designados neste artigo (por cabeça).....	200 réis

Quando houver aplicação de qualquer das taxas especiais estipuladas no artigo 5.º para uso de guindastes, deixarão de ser percebidos os direitos constantes do presente artigo.

A Companhia declina toda a responsabilidade pelos danos, acidentes ou avarias devidas a culpa dos expedidores ou consignatários e do seu pessoal.

Artigo 13.º — Atracação ás pontes marítimas das estações de Lisboa (Caes dos Soldados) e Figueira da Foz

Preços por dia e embarcação:

Do primeiro ao quarto dia:

Lisboa.....	Vapores	3.000 réis
	Navios de vela	1.500 réis
Figueira da Foz.....	Vapores	1.500 réis
	Navios de vela	750 réis

No quinto dia e seguintes:

Lisboa.....	Vapores	4.000 réis
	Navios de vela	2.000 réis
Figueira da Foz.....	Vapores	2.000 réis
	Navios de vela	1.000 réis

Condições:

1.º A atracação será por escala, segundo a ordem da recepção das requisições escritas que os interessados apresentarem nos dias úteis e desde as 9,30 horas até às 16 horas: em Lisboa, no Serviço do Movimento da Companhia, estação do Caes dos Soldados; na Figueira da Foz, ao agente de transmissão da Companhia, na estação do Caminho de Ferro.

¹ Ficam subordinados à taxa do n.º 1.º os velocípedes com ou sem motor mecânico; os carros de mão e vagonetes; os «caminions» ou «capitonnés» (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com mobília; quaisquer veículos que não pesem mais de 200 kilogramas, nem ocupem espaço superior a dois metros cúbicos.

2.^a As requisições indicarão: o nome do navio e a data da sua chegada, a natureza e tonelagem do género a embarcar ou desembarcar, sua procedência e destino.

3.^a Na escala a que se refere a condição 1.^a só poderão ser inscritos os navios que, ao ser feita a requisição, estejam fundeados no pôrto de Lisboa ou no da Figueira da Foz, segundo os casos.

§ único. Os vapores serão exceptuados desta regra quando, na requisição, forem indicados: o dia da partida do pôrto onde os vapores hajam recebido a última carga a desembarcar no caminho de ferro, e o da chegada provável a Lisboa ou à Figueira. Terão preferência na atracação, entretanto, os vapores inscritos na escala que primeiro chegarem a qualquer dêstes portos, respectivamente.

4.^a O navio que perder a sua vez na escala de atracação não será substituído; o seu turno competirá ao navio imediatamente inscrito depois dêlle, e assim sucessivamente.

Dando-se esta hipótese deverá ser feita nova requisição, tal como se a primeira não houvesse existido.

5.^a Nenhuma requisição será aceita sem que o apresentante prove, por documento idóneo, que o navio tem que receber ou expedir carga pelas linhas da Companhia e sem que seja paga antecipadamente a importância de quatro dias de atracação.

§ 1.^a Antes de decorrerem os primeiros quatro dias terá o requisitante que pagar a importância da atracação durante os seguintes quatro dias, e assim sucessivamente por períodos de quatro dias.

§ 2.^a Havendo excesso de cobrança em virtude das disposições dêste artigo e do parágrafo antecedente, a estação reembolsará ao requisitante o que elle houver pago a mais, depois de estar desatracado o navio.

6.^a Não é permitida a atracação de navios que não conduzam a bordo piloto oficial do pôrto, e que não tragam no costado as competentes defesas.

7.^a É proibido prender amarras aos pegões das pontes.

8.^a Se qualquer navio atracar às pontes fora das condições da presente tarifa pagará o triplo dos respectivos direitos, sem prejuízo de qualquer procedimento correspondente à infracção ou violência cometida.

9.^a É permitida, havendo acôrdo dos capitães e consignatários, a atracação de um navio a outro acostado a qualquer das pontes, competindo ao primeiro a responsabilidade dos danos ou avarias que possa sofrer a ponte ou o navio a ella directamente atracado.

10.^a A Companhia tem o direito de preferência, independente de inscrição, na atracação às pontes das embarcações que tragam carga à sua consignação própria, ou que tenham que a receber própria da Companhia.

11.^a É concedido um dia para as duas operações de atracação e desatracação de cada navio sem o encargo dos direitos neste artigo estipulados.

12.^a O tempo para a carga ou descarga dos navios atracados é regulado pela seguinte tabela:

	Vapores		Navios de vela Lisboa ou Figueira Por dia Toneladas
	Na Figueira Por dia Toneladas	Em Lisboa Por dia Toneladas	
Mercadorias a granel	300	200	50
Líquidos em vasilhame	200	100	50
Vasilhame vazio	50	50	25
Cereais:			
Em sacos	200	150	75
A granel	300	100	50
Ferro ou aço e maquinismo	200	100	50
Gêneros não designados	100	50	25

Não sendo concluída a carga ou a descarga nos prazos resultantes da aplicação desta tabela, terá o navio que largar a ponte antes de terminar qualquer daquellas operações, e ceder o lugar ao que se lhe seguir na inscrição, sob pena do pagamento de demoras aos prejudicados e do duplo dos direitos à Companhia.

13.^a Qualquer questão entre a Companhia e os capitães ou consignatários relativa ao que dispõe o presente artigo, será resolvida pelo cônsul ou agente consular da Nação a que o navio pertencer ou, na falta dêstes, pelos respectivos capitães de porto.

Artigo 14.^a— Desinfecção dos vagões que tenham servido ao transporte de gado

Quando, segundo o Capítulo XXXIII do Regulamento dos Serviços de Sanidade Pecuária, haja que efectuar as operações de desinfecção pecuária dos vagões que tenham servido ao transporte de gado, esta Companhia encarregar-se-ha de fazer essas operações em harmonia com o estipulado no artigo 151.^a do referido Regulamento, mediante a cobrança aos expedidores ou aos consignatários, conforme o transporte seja pago à partida ou à chegada, das seguintes taxas:

Por cabeça

Cavalos, potros e garrinos	80 réis
Bois, vacas, muares ou jumentos	60 réis

Vitelos ou vitelas.....	30 réis
Porcos	30 réis
Carneiros, ovelhas, chibos ou cabras.....	10 réis
Cordeiros, cabritos ou leitões	10 réis

Por vagão completo de gado de qualquer das espécies acima

Vagão de um só piso	360 réis
Vagão de dois pisos	540 réis
Vagão de três pisos.....	720 réis

As taxas acima indicadas não poderão aplicar-se mais do que uma vez a cada remessa, seja qual for o número de linhas por que elles transitem, salvo no caso de trasbordo nas estações fronteiriças ou nas de entroncamento de linhas de diferente Administração.

Estas taxas são também aplicáveis nos casos em que o gado seja transportado em gaiolas ou grades.

Esta tarifa anula e substitue a de Despesas Acessórias em vigor desde 10 de Outubro de 1903 e todas as suas ampliações ou modificações, tendo-se em vista o disposto na seguinte

Disposição transitória

Pelas remessas transportadas ao abrigo de tarifas especiais combinadas, cobram-se as despesas acessórias que nas mesmas estejam expressamente indicadas, regulando-se pela presente tarifa a cobrança de todas as ditas despesas acessórias que naquelas não estejam expressamente previstas.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SOCIEDADE ANÓNIMA — ESTATUTOS DE 30 DE NOVEMBRO DE 1894 — SEDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

CONDIÇÕES GERAIS DE APLICAÇÃO

DAS

TARIFAS ESPECIAIS INTERNAS

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Em vigor desde 20 de Janeiro de 1912

CONDIÇÕES GERAIS

1.^a Aplicação de ofício. — Não declarando o remetente, por escrito, na nota de expedição, que deseja fazer uso de determinada tarifa, a Companhia aplicará de ofício, segundo a natureza e as condições do transporte, a tarifa mais barata.

§ 1.^o Nenhuma tarifa especial interna de pequena velocidade será aplicada quando o remetente usar da faculdade de renunciar ao *Ariso de chegada*.

Para os transportes de matérias perigosas e animais ferozes, etc., (tarifas especiais 4 e 6 de pequena velocidade) não é admitida renúncia do Aviso de chegada.

§ 2.^o As tarifas especiais internas são únicamente aplicáveis às mercadorias designadas nas respectivas classificações ou especificações não sendo admitida qualquer assimilação. Os remetentes que, nas notas de expedição, não reproduzirem textualmente, conforme os casos, os dizeres das ditas classificações ou especificações, ou não atenderem às observações nellas exaradas ficarão sujeitos aos preços e condições da Tarifa Geral sendo observados os preceitos que estabelece o seu artigo 57.^o

2.^a Zona de acção das tarifas especiais internas. — A aplicação das tarifas especiais internas é absolutamente restrita aos transportes cujo percurso começar e terminar nas estações nellas indicadas, quando se trate de tarifas de taxa directa de estação a estação; ou dentro dos precisos limites da zona para que sejam válidas, quando se trate de tarifas com preços de aplicação kilométrica.

N. B. São exceptuados desta regra, até aviso em contrário, os seguintes transportes, para os quais se admite ligação das tarifas internas mais baratas:

a) O tráfego combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro quando não haja tarifa di-

recta combinada ou quando havendo-a, seja mais cara;

b) Os transportes de líquidos em vagões reservatórios dos expedidores de ou para as linhas da Companhia da Beira Alta que no trajecto desta Companhia serão taxados segundo a tarifa especial n.º 14;

c) Os transportes de minério procedentes das linhas de Madrid-Cáceres-Portugal e a que corresponde o preço especial F da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade desta Companhia;

d) O tráfego combinado com os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, excepto para a ligação por Espinho nas relações de ou para o norte desta estação, caso em que no percurso d'esta Companhia só é aplicável a Tarifa Geral;

e) Todo o tráfego combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

f) Todo o tráfego combinado com os Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e Alicante

não havendo tarifa especial, combinada, directa, aplicável ao transporte.

3.^a Reexpedições. — Reexpedição é todo o novo despacho de remessas efectuadas que não tenham ainda sido retiradas das estações. Todas as estações d'estes Caminhos de Ferro podem aceitar para reexpedição qualquer remessa sempre que para tal fim lhes seja entregue a respectiva nota de expedição acompanhada da senha ou carta de porte da remessa correspondente ao transporte já efectuado.

Havendo reexpedição a taxa total do transporte entre a primitiva procedência e o último destino nunca poderá ser inferior à correspondente ao transporte directo entre aquelles pontos.

4.º Mudança de destino de remessas constituídas.—O expedidor pode variar o destino das remessas quer se achem ainda na estação de procedência, quer estejam em caminho uma vez que assim o peça na estação de procedência entregando a senha da remessa despachada e nota de expedição para o novo destino. No primeiro caso, quando a remessa ainda se encontre na estação expedidora, a taxa será apenas a correspondente ao transporte para o novo destino. No segundo caso quando a remessa se acha em caminho, a taxa será a que corresponda às duas remessas, *não podendo* a taxa total ser inferior à correspondente ao transporte directo entre a estação da primitiva procedência e a do último destino.

5.º Prazos de transporte.—A Companhia reserva-se a faculdade de ampliar em dois dias, salvo as excepções expressamente indicadas nas condições particulares das tarifas, o prazo legal do transporte quando este se fizer ao abrigo de qualquer tarifa especial interna de pequena velocidade, não podendo tal alongamento dar motivo a indemnização alguma.

6.º Fracções de peso para a aplicação das taxas ou preços.—As taxas ou preços das tarifas especiais internas de pequena velocidade, referentes a *vagões completos*, serão aplicadas por fracções indivisíveis de cem (100) quilogramas; as restantes por fracções indivisíveis de dez (10) quilogramas.

7.º Mínimo de peso por expedição.—As remessas cujo peso fôr inferior ao mínimo requerido na competente tarifa especial interna, serão taxadas pelo peso mínimo exigido, quando por esse meio fôr obtida vantagem para o expedidor ou consignatário, ou quando o expedidor haja pedido a aplicação da referida tarifa especial.

8.º Mercadorias a granel.—Só serão aceitas, para transporte pelas tarifas especiais, quando por expedições de vagão completo ou pagando como tal.

9.º Mercadorias volumosas e de pouco peso.—As tarifas especiais não são aplicáveis aos volumes que pezem menos de 100 quilogramas por metro cúbico, muito embora sejam constituídos por mercadorias designadas nas respectivas classificações, salvo excepção expressamente indicada nas suas condições particulares. As remessas em tais condições serão taxadas segundo o que preceitua o artigo 60.º da Tarifa Geral.

10.º Agrupamentos de mercadorias em remessas de detalhe.—Quando na mesma *nota de expedição* forem relacionadas mercadorias a que correspondam preços diferentes das tarifas especiais internas de pequena velocidade, será o peso total da remessa taxado pelo mais elevado desses preços, e o mínimo de peso por expedição bem como as demais condições do transporte serão as que correspondam à mercadoria cujo preço haja sido aplicado.

Se as diversas mercadorias relacionadas na mesma nota de expedição corresponder um só e único preço de uma, ou mais de uma tarifa especial interna, o mínimo de peso por expedição será o mais elevado entre os aplicáveis as mercadorias rela-

cionadas, e as condições do transporte serão as que corresponderem à mercadoria cujo mínimo fôr aplicado.

Se entre as mercadorias relacionadas na mesma nota de expedição, alguma ou algumas houver a que corresponda a aplicação da Tarifa Geral (por não ter tarifa especial ou por só lhe corresponder tarifa especial quando carregada por vagão completo) pela Tarifa Geral únicamente, e pelas classes que corresponderem a cada mercadoria, será taxada toda a remessa.

§ único.—Fazem excepção a estas regras os agrupamentos das diversas espécies de animais e não é permitido o agrupamento das mercadorias designadas na tarifa especial n.º 4 com as de quaisquer outras tarifas.

11.º Vagões completos.

a) Constituição do carregamento.—Para que os preços de *vagão completo* das tarifas especiais internas tenham aplicação, é necessário que o respectivo carregamento se componha de uma só e única mercadoria pertencente à mesma remessa e favorecida com os referidos preços, ou das que, constituindo uma só remessa e gozando do mesmo favor, estejam inscritas na mesma tarifa, *num só e único grupo para vagões completos*, observando-se em tudo mais o que dispõe a condição 10.º.

b) Mínimo de peso do carregamento.—Quando o carregamento fôr constituído por uma só e única mercadoria, o seu peso mínimo será o que estipular a tarifa especial interna aplicada, ou da falta desta estipulação o que indicar a classificação geral, ou pagando como tal. Se o carregamento fôr constituído por diversas mercadorias, agrupadas, segundo a alínea a), o mínimo será o da mercadoria que o tenha mais elevado entre as que façam parte da expedição, ou pagando como tal, e as condições de transporte serão as que correspondam à mercadoria cujo mínimo de carregamento por vagão haja sido aplicado.

N. B.—Os mínimos de carga dos vagões completos tem aplicação, únicamente, aos vagões de tipo comum, isto é, de carga normal não superior a 10 toneladas.

Quando o carregamento fôr feito sobre material de carga normal superior a 10 toneladas, serão observadas as seguintes regras:

1.º Se o expedidor o tiver requisitado, será o mínimo da tarifa elevado em tantas fracções de $1/10$ quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo excedentes a 10;

2.º Se a Companhia o fornecer por conveniência própria, será considerado, para todos os efeitos, como material de tipo comum.

c) Máximo do carregamento.—Pode ser utilizada a capacidade total dos vagões, contanto que o peso do carregamento não exceda a carga máxima regularmente de cada veículo, o volume não ultrapasse as dimensões do *gabarit* e as condições de carregamento não comprometam a segurança do transporte.

d) Excedentes de carga. — A carga sobrante dos vagões completos será taxada como remessa distinta pela tarifa que corresponder ao seu peso, sendo observados em tudo mais os preceitos das condições 7.^a e 10.^a.

N. B. — Exceptua-se o caso de ser retirada parte da carga em trânsito por falta de pesagem à partida (N. B. da alínea f).

e) Carga suplementar. Atingido o mínimo de carregamento exigido para gozar as vantagens de vagão completo, com uma só mercadoria ou mercadorias grupáveis, pode suceder que ainda fique livre uma parte da capacidade do vagão e que o expedidor a aproveite para carregar mercadorias não grupáveis com a ou as que constituam o vagão completo.

A esta carga suplementar não aproveitam as vantagens de vagão completo e aplica-se-lhe a taxa correspondente ao seu peso, como se fôsse uma remessa distinta, transportada noutro vagão. É pois necessário que se obtenha o seu peso em separado do que corresponde às mercadorias que constituam o carregamento de vagão completo. A carga suplementar, embora se taxe por outro preço da mesma ou de outra tarifa, fica sujeita às condições da parte principal, da expedição, relativas a prazos de transporte, responsabilidades da Companhia, etc.

f) Pesagem. — Quando a estação de partida carecer de meios próprios para a pesagem dos vagões completos, será a dita pesagem feita em qualquer estação de trânsito ou na de chegada, à escolha da Companhia, e os portes serão estabelecidos em harmonia com o resultado da referida pesagem excepto no caso previsto na alínea i).

N. B. — Se da falta de pesagem na estação de origem resultar que o carregamento de vagão excede o peso máximo regulamentar, e que, por isso, haja, posteriormente, que transferir parte da carga para outro vagão, não haverá, por tal motivo, alteração nas condições do transporte aceitas à partida, e o peso total primitivamente carregado no vagão continuará sujeito, portanto, ao preço e às condições correspondentes a vagão completo.

g) Volumes de forma desusada, má arrumação. — Não terão aplicação os preços de vagão completo se o mínimo de carregamento de cada vagão não puder ser atingido pela forma desusada, pelo efeito peculiar dos vagões ou pela sua má arrumação nos vagões pelo pessoal dos expedidores, excepto se o expedidor quiser pagar o preço correspondente ao referido mínimo.

h) Declarações de: «um vagão de...» Quando os remetentes declararem nas notas de expedição, «um vagão de...» e à carga dêste fôr aplicável preço

de *vagão completo* das tarifas especiais internas muito embora seja diminuto o peso da remessa a Companhia reservará para ella um vagão e aplicar-lhe-há a taxa de *vagão completo* elevando o peso ao mínimo que a tarifa especial marcar.

12.^a — Massas indivisíveis de 3:000 kilogramas ou de peso superior.

As tarifas especiais internas, salvo excepção nellas expressamente consignada, não tem aplicação ao transporte de volumes ou massas indivisíveis cujo peso atingir ou exceder 3:000 (três mil) kilogramas.

13.^a — Massas indivisíveis de comprimento superior a 6,5 metros.

— Salvo nos casos especialmente previstos e atendidos nas tarifas especiais internas, não terão estas aplicação ao transporte de volumes ou massas indivisíveis cujo comprimento exceder 6,5 metros.

14.^a — Aplicação das taxas de transporte às distâncias kilométricas.

— Quando nas tarifas especiais internas, não se indicar expressamente que a taxa é contada pela somma das distâncias de aplicação, todo e qualquer preço de base kilométrica será aplicado separada e independentemente às distâncias de cada linha de diferente concessão, não se juntando as distâncias correspondentes à mesma concessão quando entre elles houver solução de continuidade.

A divisão das linhas da Companhia, para os efeitos desta condição, é a seguinte:

I — Leste e Norte; ramais de Cáceres, Coimbra, Santa Apolónia a Bemfica (Cintura de Lisboa) e Linha Urbana de Lisboa (Lisboa-Rocio a Campolide).

II — Ramal de Cascaes.

III — Linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

IV — Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarellos.

V — Linha da Beira Baixa.

VI — Linha do Setil a Vendas Novas.

VII — Linha de Coimbra a Lousã.

15.^a — Condições da Tarifa Geral e da Tarifa de Despesas acessórias.

— A aplicação das tarifas especiais internas fica sujeita às condições da *Tarifa Geral*, da *Tarifa de Despesas acessórias* e de quaisquer outras tarifas a esta análogas (operações aduaneiras, etc.) em tudo que não fôr contrário a estas condições gerais de aplicação das tarifas especiais internas de pequena velocidade e às condições particulares destas últimas.

As presentes condições gerais de aplicação das tarifas especiais internas de pequena velocidade anulam as publicadas por esta Companhia para vigorarem desde 10 de Outubro de 1903.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral,

L. Forquenot

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio—LISBOA

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

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 5 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912

Gado por vagão completo

§ 1.º Preços de aplicação geral

GADO VACUM. — Vagões d'um só piso Preços B**GADO MEUDO.** — (Garranos, pôtros de um anno o maximo, muares de marca pequena, jumentos, porcos, leitões, carneiros, ovelhas, cordeiros, cabras, chibos, cabritos).

Vagões de um só piso Preços A

Vagões de mais de um piso Preços C

§ 2.º Preços especiaes

GADO CAVALAR, MUAR OU ASININO. — Da fronteira de Elvas para qualquer destino não previsto nas tarifas combinadas ou vice-versa:

Vagões de um só piso Preços C

GADO SUINO. — (Porcos ou leitões) — Transportes entre quaesquer estações compreendidas entre a estação de Marvão e a Fronteira d'Elvas, ambas incluidas.

Vagões de um só piso Preços C

Vagões de mais de um piso Preços D

Preços por piso

Kilometros	A	B	C	D	Kilometros	A	B	C	D
Até 60	4.350	3.915	3.110	1.870	281 a 285	20.650	18.585	14.750	8.850
61 a 65	4.710	4.240	3.370	2.020	286 » 290	21.020	18.910	15.010	9.010
66 » 70	5.080	4.565	3.630	2.180	291 » 295	21.380	19.240	15.270	9.160
71 » 75	5.440	4.895	3.890	2.330	296 » 300	21.740	19.565	15.530	9.320
76 » 80	5.800	5.220	4.140	2.490	301 » 305	22.100	19.890	15.790	9.480
81 » 85	6.160	5.545	4.400	2.640	306 » 310	22.460	20.215	16.050	9.630
86 » 90	6.530	5.870	4.660	2.800	311 » 315	22.830	20.540	16.310	9.790
91 » 95	6.890	6.195	4.920	2.950	316 » 320	23.190	20.870	16.560	9.940
96 » 100	7.250	6.525	5.180	3.110	321 » 325	23.550	21.195	16.820	10.100
101 » 105	7.610	6.850	5.440	3.270	326 » 330	23.910	21.520	17.080	10.250
106 » 110	7.970	7.175	5.700	3.420	331 » 335	24.280	21.845	17.340	10.410
111 » 115	8.340	7.500	5.960	3.580	336 » 340	24.640	22.170	17.600	10.560
116 » 120	8.700	7.825	6.210	3.730	341 » 345	25.000	22.500	17.860	10.720
121 » 125	9.060	8.155	6.470	3.890	346 » 350	25.360	22.825	18.120	10.870
126 » 130	9.420	8.480	6.730	4.040	351 » 355	25.720	23.150	18.380	11.030
131 » 135	9.790	8.805	6.990	4.200	356 » 360	26.090	23.475	18.630	11.180
136 » 140	10.150	9.130	7.250	4.350	361 » 365	26.450	23.800	18.890	11.340
141 » 145	10.510	9.455	7.510	4.510	366 » 370	26.810	24.130	19.150	11.490
146 » 150	10.870	9.785	7.770	4.660	371 » 375	27.170	24.455	19.410	11.650
151 » 155	11.230	10.110	8.030	4.820	376 » 380	27.540	24.780	19.670	11.800
156 » 160	11.600	10.435	8.280	4.970	381 » 385	27.900	25.105	19.930	11.960
161 » 165	11.960	10.760	8.540	5.130	386 » 390	28.260	25.430	20.190	12.110
166 » 170	12.320	11.085	8.800	5.280	391 » 395	28.620	25.760	20.450	12.270
171 » 175	12.680	11.415	9.060	5.440	396 » 400	28.980	26.085	20.700	12.420
176 » 180	13.050	11.740	9.320	5.590	401 » 405	29.350	26.410	20.960	12.580
181 » 185	13.410	12.065	9.580	5.750	406 » 410	29.710	26.735	21.220	12.740
186 » 190	13.770	12.390	9.840	5.900	411 » 415	30.070	27.065	21.480	12.890
191 » 195	14.130	12.715	10.100	6.060	416 » 420	30.430	27.390	21.740	13.050
196 » 200	14.490	13.045	10.350	6.210	421 » 425	30.800	27.715	22.000	13.200
201 » 205	14.860	13.370	10.610	6.370	426 a 430	31.160	28.040	22.260	13.360
206 » 210	15.220	13.695	10.870	6.530	431 » 435	31.520	28.365	22.520	13.510
211 » 215	15.580	14.020	11.130	6.680	436 » 440	31.880	28.695	22.770	13.670
216 » 220	15.940	14.350	11.390	6.840	441 » 445	32.250	29.020	23.030	13.820
221 » 225	16.310	14.675	11.650	6.990	446 » 450	32.610	29.345	23.290	13.980
226 » 230	16.670	15.000	11.910	7.150	451 » 455	32.970	29.670	23.550	14.130
231 » 235	17.030	15.325	12.170	7.300	456 » 460	33.330	29.995	23.810	14.290
236 » 240	17.390	15.650	12.420	7.460	461 » 465	33.690	30.325	24.070	14.440
241 » 245	17.760	15.980	12.680	7.610	466 » 470	34.060	30.650	24.330	14.600
246 » 250	18.120	16.305	12.940	7.770	471 » 475	34.420	30.975	24.590	14.750
251 » 255	18.480	16.630	13.200	7.920	476 » 480	34.780	31.300	24.840	14.910
256 » 260	18.840	16.955	13.460	8.080	481 » 485	35.140	31.625	25.100	15.060
261 » 265	19.200	17.280	13.720	8.230	486 » 490	35.510	31.955	25.360	15.220
266 » 270	19.570	17.610	13.980	8.390	491 » 495	35.870	32.280	25.620	15.370
271 » 275	19.930	17.935	14.240	8.540	496 » 500	36.230	32.605	25.880	15.530
276 » 280	20.290	18.260	14.490	8.700					

PREÇOS POR CABEÇA PARA OS EXCEDENTES DE LOTAÇÃO MAXIMA FIXADA N'ESTA TARIFA

Kilometros	Cavalos ou muares	Jumentos, muares de marca pequena, garrotes e pôrros d'um anno maximo	Bois ou vacas	Viteliões ou vitelhos	Porcos	Carneiros, ovelhas, chibos e cabras	Cordeiros, cabrilhos e leitões
Até 60	550	370	440	190	140	060	040
61 a 65	590	400	480	200	150	060	040
66 " 70	640	430	510	220	160	070	050
71 " 75	680	460	550	230	170	070	050
76 " 80	730	490	580	250	190	080	050
81 " 85	770	520	620	260	200	080	060
86 " 90	820	550	660	280	210	090	060
91 " 95	870	580	690	290	220	090	060
96 " 100	910	610	730	310	230	100	070
101 " 105	960	640	770	320	240	100	070
106 " 110	1.000	670	800	340	250	100	070
111 " 115	1.050	700	840	350	270	110	070
116 " 120	1.090	730	870	370	280	110	080
121 " 125	1.140	760	910	380	290	120	080
126 " 130	1.180	790	950	400	300	120	080
131 " 135	1.230	820	980	410	310	130	090
136 " 140	1.270	850	1.020	430	320	130	090
141 " 145	1.320	880	1.060	440	330	140	090
146 " 150	1.360	910	1.090	460	340	140	100
151 " 155	1.410	940	1.130	470	360	150	100
156 " 160	1.450	970	1.160	490	370	150	100
161 " 165	1.500	1.000	1.200	500	380	150	100
166 " 170	1.540	1.030	1.240	520	390	160	110
171 " 175	1.590	1.060	1.270	530	400	160	110
176 " 180	1.640	1.090	1.310	550	410	170	110
181 " 185	1.680	1.120	1.350	560	420	170	120
186 " 190	1.730	1.150	1.380	580	440	180	120
191 " 195	1.770	1.180	1.420	590	450	180	120
196 " 200	1.820	1.210	1.450	610	460	190	130
201 " 205	1.860	1.240	1.490	620	470	190	130
206 " 210	1.910	1.270	1.530	640	480	200	130
211 " 215	1.950	1.300	1.560	650	490	200	130
216 " 220	2.000	1.330	1.600	670	500	200	140
221 " 225	2.040	1.360	1.640	680	510	210	140
226 " 230	2.090	1.390	1.670	700	530	210	140
231 " 235	2.130	1.420	1.710	710	540	220	150
236 " 240	2.180	1.450	1.740	730	550	220	150
241 " 245	2.220	1.480	1.780	740	560	230	150
246 " 250	2.270	1.510	1.820	760	570	230	160
251 " 255	2.310	1.540	1.850	770	580	240	160
256 " 260	2.360	1.570	1.890	790	590	240	160
261 " 265	2.400	1.600	1.920	800	600	240	160
266 " 270	2.450	1.640	1.960	820	620	250	170
271 " 275	2.500	1.670	2.000	840	630	250	170
276 " 280	2.540	1.700	2.030	850	640	260	170

Kilometros	Cavallos ou muares	Jumentos, muares de marca pequena, garranos e potros d'um anno maximo	Bois ou vacas	Vitellos ou vitellas	Percas	Corneiros, ovelhas, chibos e cabras	Cordeiros, cabritos e lelões
281 a 285	2.590	1.730	2.070	870	650	260	180
286 » 290	2.630	1.760	2.110	880	660	270	180
291 » 295	2.680	1.790	2.140	900	670	270	180
296 » 300	2.720	1.820	2.180	910	680	280	190
301 » 305	2.770	1.850	2.210	930	700	280	190
306 » 310	2.810	1.880	2.250	940	710	290	190
311 » 315	2.860	1.910	2.290	960	720	290	200
316 » 320	2.900	1.940	2.320	970	730	290	200
321 » 325	2.950	1.970	2.360	990	740	300	200
326 » 330	2.990	2.000	2.400	1.000	750	300	200
331 » 335	3.040	2.030	2.430	1.020	760	310	210
336 » 340	3.080	2.060	2.470	1.030	770	310	210
341 » 345	3.130	2.090	2.500	1.050	790	320	210
346 » 350	3.170	2.120	2.540	1.060	800	320	220
351 » 355	3.220	2.150	2.580	1.080	810	330	220
356 » 360	3.270	2.180	2.610	1.090	820	330	220
361 » 365	3.310	2.210	2.650	1.110	830	340	230
366 » 370	3.360	2.240	2.690	1.120	840	340	230
371 » 375	3.400	2.270	2.720	1.140	850	340	230
376 » 380	3.450	2.300	2.760	1.150	870	350	230
381 » 385	3.490	2.330	2.790	1.170	880	350	240
386 » 390	3.540	2.360	2.830	1.180	890	360	240
391 » 395	3.580	2.390	2.870	1.200	900	360	240
396 » 400	3.630	2.420	2.900	1.210	910	370	250
401 » 405	3.670	2.450	2.940	1.230	920	370	250
406 » 410	3.720	2.480	2.980	1.240	930	380	250
411 » 415	3.760	2.510	3.010	1.260	940	380	260
416 » 420	3.810	2.540	3.050	1.270	960	390	260
421 » 425	3.850	2.570	3.080	1.290	970	390	260
426 » 430	3.900	2.600	3.120	1.300	980	390	260
431 » 435	3.940	2.630	3.160	1.320	990	400	270
436 » 440	3.990	2.660	3.190	1.330	1.000	400	270
441 » 445	4.040	2.690	3.230	1.350	1.010	410	270
446 » 450	4.080	2.720	3.270	1.360	1.020	410	280
451 » 455	4.130	2.750	3.300	1.380	1.040	420	280
456 » 460	4.170	2.780	3.340	1.390	1.050	420	280
461 » 465	4.220	2.810	3.370	1.410	1.060	430	290
466 » 470	4.260	2.840	3.410	1.420	1.070	430	290
471 » 475	4.310	2.870	3.450	1.440	1.080	440	290
476 » 480	4.350	2.900	3.480	1.450	1.090	440	290
481 » 485	4.400	2.930	3.520	1.470	1.100	440	300
486 » 490	4.440	2.960	3.560	1.480	1.110	450	300
491 » 495	4.490	2.990	3.590	1.500	1.130	450	300
496 » 500	4.530	3.020	3.630	1.510	1.140	460	310

Condições particulares

1.^a Distancias a taxar.—As taxas kilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão differente á somma das distancias de aplicação.

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

3.^a Designação nas notas de expedição.—Os remettentes terão que mencionar, nas notas de expedição a qualidade dos animaes entregues para transporte e o numero de cabeças carregado por vagão ou piso, segundo os casos.

4.^a Carga e descarga—As operações de carga ou descarga serão feitas, sob a vigilancia dos chefes de estação e no local por estes escolhidos, por pessoal dos expedidores e consignatarios, respectivamente, e por conta e risco d'elles, com inteira sujeição, porém, ás disposições ou preceitos a observar para a segurança do transporte.

5.^a Carga maxima por vagão ou piso.—Os expedidores pôdem carregar em cada vagão ou piso o numero de cabeças de animaes que tenham por conveniente, mas os excedentes dos maximos indicados na presente tarifa pagarão os preços que correspondam segundo a tabella respectiva, declinando, porém, esta Companhia toda e qualquer responsabilidade pelos danos que os animaes possam sofrer, uma vez que sejam excedidos os maximos de carregamento fixados no art. 65.^o da Tarifa Geral. Comtudo, a carga dos vagões não poderá exceder os limites do peso que a Companhia considerar como maximos.

Carga maxima por vagão ou piso

Especies	Tarifa geral	Presente tarifa
Cavallos, pôtros de mais d'um anno ou muares	6	8
Jumentos, muares de marca pequena, garranos e pôtros d'um anno maximo	8	12
Bois ou vaccas	8	10
Vitellos ou vitellas	16	24
Porcos	20	32
Carneiros, ovelhas, chibos e cabras	40	80
Cordeiros, cabritos e leitões	80	120

N. B. — São permittidos carregamentos mixtos de gado da mesma especie contando-se para a determinação das cargas:

Cada dois vitellos ou vitellas, como um boi;
 " quatro leitões, como um pôrco;
 " dois cordeiros ou cabritos, como um carneiro.

6.^a Fornecimento de material.—A Companhia não se obriga a fornecer vagões de mais de um piso. Se os expedidores os requisitarem e a Companhia os fornecer, a taxa será a que corresponda pelo preço C, para cada piso ocupado com sujeição ao minimo de dois pisos.

Quando a Companhia não possa satisfazer as requisições de vagões de mais de um piso, fornecerá vagões ordinarios e a taxa será a correspondente pelo preço A.

Quando por conveniencia propria e sem que os expedidores o requisitem, a Companhia forneça vagões de mais de um piso, a taxa será feita como por vagão ordinario, a não ser que a remessa occupe mais de um piso, caso em que será applicavel o preço C, por cada piso ocupado.

7.^a Transporte dos guardadores.—É concedida por grupos de 2 vagões pertencentes á mesma remessa, passagem gratuita a um guardador, nos mesmos vagões em que o gado seja transportado, não podendo o numero de guardadores ir alem de 3 por expedição, seja qual for o numero de vagões que a compõa. Por impossibilidade material dos guardadores seguirem nos vagões de mais de um piso não é applicavel esta concessão aos transportes de gado em tales vagões.

8.º Tratamento dos animaes. — A Companhia não toma a seu cargo o tratamento dos animaes. Todavia, se em algum caso, a Companhia tiver por tal facto de fazer despesa, a entrega das remessas ficará sujeita ao pagamento da despesa feita.

A presente anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.º 5 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de Outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa. 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

Carta-remessa para a Segunda-Classe

Características	Preço	Características	Preço
1.º	100	2.º	100
3.º	100	4.º	100
5.º	100	6.º	100
7.º	100	8.º	100
9.º	100	10.º	100
11.º	100	12.º	100
13.º	100	14.º	100
15.º	100	16.º	100
17.º	100	18.º	100
19.º	100	20.º	100
21.º	100	22.º	100
23.º	100	24.º	100
25.º	100	26.º	100
27.º	100	28.º	100
29.º	100	30.º	100
31.º	100	32.º	100
33.º	100	34.º	100
35.º	100	36.º	100
37.º	100	38.º	100
39.º	100	40.º	100
41.º	100	42.º	100
43.º	100	44.º	100
45.º	100	46.º	100
47.º	100	48.º	100
49.º	100	50.º	100
51.º	100	52.º	100
53.º	100	54.º	100
55.º	100	56.º	100
57.º	100	58.º	100
59.º	100	60.º	100
61.º	100	62.º	100
63.º	100	64.º	100
65.º	100	66.º	100
67.º	100	68.º	100
69.º	100	70.º	100
71.º	100	72.º	100
73.º	100	74.º	100
75.º	100	76.º	100
77.º	100	78.º	100
79.º	100	80.º	100
81.º	100	82.º	100
83.º	100	84.º	100
85.º	100	86.º	100
87.º	100	88.º	100
89.º	100	90.º	100
91.º	100	92.º	100
93.º	100	94.º	100
95.º	100	96.º	100
97.º	100	98.º	100
99.º	100	100.º	100
101.º	100	102.º	100
103.º	100	104.º	100
105.º	100	106.º	100
107.º	100	108.º	100
109.º	100	110.º	100
111.º	100	112.º	100
113.º	100	114.º	100
115.º	100	116.º	100
117.º	100	118.º	100
119.º	100	120.º	100
121.º	100	122.º	100
123.º	100	124.º	100
125.º	100	126.º	100
127.º	100	128.º	100
129.º	100	130.º	100
131.º	100	132.º	100
133.º	100	134.º	100
135.º	100	136.º	100
137.º	100	138.º	100
139.º	100	140.º	100
141.º	100	142.º	100
143.º	100	144.º	100
145.º	100	146.º	100
147.º	100	148.º	100
149.º	100	150.º	100
151.º	100	152.º	100
153.º	100	154.º	100
155.º	100	156.º	100
157.º	100	158.º	100
159.º	100	160.º	100
161.º	100	162.º	100
163.º	100	164.º	100
165.º	100	166.º	100
167.º	100	168.º	100
169.º	100	170.º	100
171.º	100	172.º	100
173.º	100	174.º	100
175.º	100	176.º	100
177.º	100	178.º	100
179.º	100	180.º	100
181.º	100	182.º	100
183.º	100	184.º	100
185.º	100	186.º	100
187.º	100	188.º	100
189.º	100	190.º	100
191.º	100	192.º	100
193.º	100	194.º	100
195.º	100	196.º	100
197.º	100	198.º	100
199.º	100	200.º	100
201.º	100	202.º	100
203.º	100	204.º	100
205.º	100	206.º	100
207.º	100	208.º	100
209.º	100	210.º	100
211.º	100	212.º	100
213.º	100	214.º	100
215.º	100	216.º	100
217.º	100	218.º	100
219.º	100	220.º	100
221.º	100	222.º	100
223.º	100	224.º	100
225.º	100	226.º	100
227.º	100	228.º	100
229.º	100	230.º	100
231.º	100	232.º	100
233.º	100	234.º	100
235.º	100	236.º	100
237.º	100	238.º	100
239.º	100	240.º	100
241.º	100	242.º	100
243.º	100	244.º	100
245.º	100	246.º	100
247.º	100	248.º	100
249.º	100	250.º	100
251.º	100	252.º	100
253.º	100	254.º	100
255.º	100	256.º	100
257.º	100	258.º	100
259.º	100	260.º	100
261.º	100	262.º	100
263.º	100	264.º	100
265.º	100	266.º	100
267.º	100	268.º	100
269.º	100	270.º	100
271.º	100	272.º	100
273.º	100	274.º	100
275.º	100	276.º	100
277.º	100	278.º	100
279.º	100	280.º	100
281.º	100	282.º	100
283.º	100	284.º	100
285.º	100	286.º	100
287.º	100	288.º	100
289.º	100	290.º	100
291.º	100	292.º	100
293.º	100	294.º	100
295.º	100	296.º	100
297.º	100	298.º	100
299.º	100	300.º	100
301.º	100	302.º	100
303.º	100	304.º	100
305.º	100	306.º	100
307.º	100	308.º	100
309.º	100	310.º	100
311.º	100	312.º	100
313.º	100	314.º	100
315.º	100	316.º	100
317.º	100	318.º	100
319.º	100	320.º	100
321.º	100	322.º	100
323.º	100	324.º	100
325.º	100	326.º	100
327.º	100	328.º	100
329.º	100	330.º	100
331.º	100	332.º	100
333.º	100	334.º	100
335.º	100	336.º	100
337.º	100	338.º	100
339.º	100	340.º	100
341.º	100	342.º	100
343.º	100	344.º	100
345.º	100	346.º	100
347.º	100	348.º	100
349.º	100	350.º	100
351.º	100	352.º	100
353.º	100	354.º	100
355.º	100	356.º	100
357.º</			

GRANDE VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 11

para o transporte de

Material circulante de caminhos de ferro, veiculos terrestres, barcos e aeroplanos

APPLICAVEL DESDE 10 DE JANEIRO DE 1912

§ 1.º — Material circulando sobre as suas rodas

PREÇOS POR UNIDADE E KILOMETRO

Por cada locomotiva apagada ou tender vazio não pesando mais de 30 ^t	400 reis
» » » » » pesando mais de 30 ^t	600 »
» » carruagem vazia	108 »
até 10 toneladas de tara	
por cada 10 toneladas ou fracção a mais	72 »
» » wagon vazio	100 »
até 10 toneladas de tara	
por cada 10 toneladas ou fracção a mais	20 »

§ 2.º — Carruagens e wagons de via larga ou reduzida, carregados sobre wagons-plataformas

Por cada wagon-plataforma	até 10 toneladas de carga, preço por wagon e kilometro	120 reis
	por cada 10 toneladas ou fracção a mais	20 »

§ 3.º — Carros de carga, machinas agricolas, caldeiras e material de incendios montados sobre rodas, viaturas militares, locomoveis, galgas ou cylindros compressores, zorras, barcos e aeroplanos

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 120 reis

Minimo de peso a taxar por veiculo 1.000 kilos

§ 4.º — Automoveis (armados ou desarmados), sendo a carga e descarga feita pelo expedidor e consignatario

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 100 reis

Minimo de percepção 6\$000 »

Minimo de peso a taxar por veiculo 1.000 kilos

§ 5.º — Bicyclos ou tricyclos, com ou sem motor; carros de mão e wagonetes; CAMIONS carregados com mobilia (carros de mudança) e veiculos de qualquer natureza desarmados e empacotados

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 100 reis

CONDICÕES

1.^a — O minimo de percepção dos §§ 1.^º e 2.^º, é de 100 kilometros ou pagando como tal.

2.^a — Os preços da presente tarifa são applicados ao material circulante completamente vazio; a carga que conter será pesada e processada, respectivamente, pela tarifa que lhe corresponda.

- 3.^a — O material circulando sobre suas proprias rodas, deve ser entregue collocado sobre os rails, e não será aceite a despacho, sem que o Serviço de Material e Tracção d'esta Companhia o julgue apto á circulação; o mesmo serviço determinará o peso efectivo de cada locomotiva e tender.
- 4.^a — É concedido transporte gratuito, nos comboios em que circule o material sobre as suas rodas, a um encarregado do expedidor, que fará de conta d'este a lubrificação dos vehiculos.
- 5.^a — As operaçoes de manutenção do material carregado sobre plataformas, serão feitas de conta e risco do expedidor e consignatario, dentro de 24 horas, desde que o wagon seja posto á disposição; ultrapassado este prazo, será processado estacionamento d'accôrdo com a tarifa de despezas accessorias, isto, se a Companhia não preferir proceder á carga ou descarga do material, cobrando n'este caso 1\$000 reis por vehiculo carregado ou descarregado.
- 6.^a — A Companhia reserva-se o direito de ampliar o prazo regulamentar de transporte, em 24 horas mais, por fracção indivisivel de 100 kilometros.
- 7.^a — Além dos preços fixados nos §§ 3.^a e 5.^a, cobrar se-hão as respectivas despezas accessorias.
- 8.^a — Qualquer reclamação por errada applicação dos preços d'esta tarifa, poderá produzir-se até dois mezes depois de retirada a expedição pelo consignatario. Expirado este prazo cessa a responsabilidade da Companhia.
- 9.^a — Ficam em tudo mais vigorando as condições da Tarifa Geral.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1911.

O Administrador-Delegado da Companhia,

Luiz Ferreira da Silva Viana

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 16

para o transporte de

Material circulante de caminhos de ferro, veículos terrestres, barcos e aeroplanos

APPLICAVEL DESDE 10 DE JANEIRO DE 1912

§ 1.º — Material circulando sobre as suas rodas

PREÇOS POR UNIDADE E KILOMETRO

Por cada locomotiva apagada ou tender vazio não pesando mais de 30 ^t	200 reis
» » » » » pesando mais de 30 ^t	300 »
» » carruagem vazia	54 »
até 10 toneladas de tara	36 »
por cada 10 toneladas ou fracção a mais	50 »
» » wagon vazio	10 »
até 10 toneladas de tara	10 »
por cada 10 toneladas ou fracção a mais	54 »

§ 2.º — Carruagens e wagons de via larga ou reduzida, carregados sobre wagons-plataformas

Por cada wagon-plataforma	até 10 toneladas de carga, preço por wagon e kilometro	60 reis
	por cada 10 toneladas ou fracção a mais	10 »

§ 3.º — Carros de carga, máquinas agrícolas, caldeiras e material de incêndios montados sobre rodas, viaturas militares, locomóveis, galgas ou cilindros compressores, zorras, barcos e aeroplanos

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 63 reis

Minimo de peso a taxar por veículo 1.000 kilos

§ 4.º — Automóveis (armados ou desarmados), sendo a carga e descarga feita pelo expedidor e consignatário

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 50 reis

Minimo de percepção 3\$000

Minimo de peso a taxar por veículo 1.000 kilos

§ 5.º — Bicyclos ou tricyclos, com ou sem motor; carros de mão e wagonetes; CAMIONS carregados com mobília (carros de mudança) e veículos de qualquer natureza desarmados e empacotados

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO 30,24 reis

CONDICÕES

1.º — O mínimo de percepção dos §§ 1.º e 2.º é de 100 quilómetros ou pagando como tal.

2.º — Os preços da presente tarifa são aplicados ao material circulante completamente vazio; a carga que tiver será pesada e processada, respectivamente, pela tarifa que lhe corresponda.

- 3.^a — O material circulando sobre suas proprias rodas, deve ser entregue collocado sobre os rails, e não será aceite a despacho, sem que o Serviço de Material e Tracção d'esta Companhia o julgue apto à circulação; o mesmo serviço determinará o peso effectivo de cada locomotiva e tender.
- 4.^a — E' concedido transporte gratuito, nos comboios em que circule o material sobre as suas rodas, a um encarregado do expedidor, que fará de conta d'este a lubrificação dos veículos.
- 5.^a — As operações de manutenção do material carregado sobre plataformas, serão feitas de conta e risco do expedidor e consignatario, dentro de 24 horas, desde que o wagon seja posto à disposição; ultrapassado este prazo, será processado estacionamento d'acordo com a tarifa de despezas accessorias, isto, se a Companhia não preferir proceder á carga ou descarga do material, cobrando n'este caso 1\$000 reis por veiculo carregado ou descarregado.
- 6.^a — A Companhia reserva-se o direito de ampliar o prazo regulamentar de transporte, em 24 horas mais, por fracção indivisível de 100 kilometros.
- 7.^a — Além dos preços fixados nos §§ 3.^a e 5.^a, cobrar se-hão as respectivas despezas accessorias.
- 8.^a — Qualquer reclamação por errada applicação dos preços d'esta tarifa, poderá produzir-se até dois meses depois de retirada a expedição pelo consignatario. Expirado este prazo cessa a responsabilidade da Companhia.
- 9.^a — Ficam em tudo mais vigorando as condições da Tarifa Geral.

APLICAÇÃO DE DESPESAS

A presente annulla e substitue a Tarifa Especial N.^o 16 de pequena velocidade de 1 de Fevereiro de 1908.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1911.

O Administrador-Delegado da Companhia,

Luiz Ferreira da Silva Vianna

1898

ОПЛАТЫ ПОДЪЕЗДА К МАЛЫМ

1898.1

MINIMO ПОДЪЕЗДА

1898

ПОДЪЕЗД ПОДЪЕЗДА

1898

ПОДЪЕЗД ПОДЪЕЗДА

1898.1

ПОДЪЕЗД ПОДЪЕЗДА

1898

ПОДЪЕЗД ПОДЪЕЗДА

COLÍGEO