

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 578

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO

Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Janeiro de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telefone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS DESTE NUMERO

**Caminhos de Ferro Portuguezes.** — Classificação geral de mercadorias. Tarifa de despesas accessorias; Condições geraes d'applicação das tarifas especiaes internas de p. v.; tarifa n.º 3, p. v.  
**Beira Alta.** — Tarifas especiaes n.ºs 11, g. v. e 16 p. v.  
Com o proximo numero serão distribuidas 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

	Paginas
Na zona central, por J. Fernando de Souza.....	17
Os saes de Stassfurt, por Mello de Mattos.....	19
Parte official — 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. — Genebra. — Mortluçon. — Projectos de nova viagem.....	26
Cotação comparada mensal e annual dos fundos portuguezes em 1911.....	26
Alquilador modelo.....	27
«Mundo Illustrado».....	28
Erro de paginação.....	28
Parte financeira.....	28
Carteira dos Accionistas.....	28
Boletim Commercial e Financeiro.....	28
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	29
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	29
Publicações recebidas — Les chemins de fer français à l'Exposition de Turin — O Palco.....	30
Brindes e calendarios.....	30
Linhas portuguezas. — Valle de Vouga — Lourenço Marques — Setil a Peniche.....	30
Linhas estrangeiras. — Espanha — Russia — Nova Zelandia.....	30
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 26 de dezembro de 1911 (Continuação).....	30
Avisos de serviço.....	31
Arrematações.....	31
Agenda do Viajante.....	32
Horario dos combolos.....	32

## NA ZONA CENTRAL

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

Arganil a Gouveia, passando por Ceia.

Mangualde a Gouveia.

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

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

Idanha a Penamacôr, ramificação da anterior.

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

Thomar a 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 commissão foi submettido ao juizo da Commissão superior de guerra e do Conselho superior de Obras Publicas, sendo divergentes os pareceres emitidos no que respeitava a algumas linhas.

Seguidos esses tramites, 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 relatorio que o precedeu ponderava-se que, em vista da divergencia 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 afiguram de utilidade immediata 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 abalantassem á sua construcção sem garantia de juro ou outra fôrma de subvenção, que não permitem nem as circumstancias do Thesouro, nem a precedencia que devem ter para as linhas complementares das do Estado as quantias disponiveis do fundo especial dos caminhos de ferro. Não tem portanto o plano que tenho a honra de submeter ao elevado criterio de Vossa Magestade a pretensão de ser um delineamento completo da rede ferroviaria da rede central do paiz; elle representa apenas a fixação das linhas de mais conhecida vantagem para essa região. A natural evolução economica do meio e os demorados reconhecimentos a que é conveniente proceder irão successivamente ajuntando 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 a 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 parallelamente 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 disponiveis para o respectivo encargo no fundo especial e offerta para a realização do empréstimo em optimas condições. Era preciso auctorisação parlamentar para os adeantamentos do Thesouro ao fundo especial, caso fossem necessarios, 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 economico reconhecia. Para remover embaraços no seio da Comissão de Obras Publicas, acceitou pois o inopinado 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 importancia 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 accrescentado durante a discussão outro, que lhe occupou o lugar, relativo á construção do ramal de Sines. Esqueceram-se porém de emendar a base 6.ª, que manteve a referencia á numeração primitiva dos artigos, de modo que aquella receita ficou attribuida ao ramal, o qual porém só pôde ser construido 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 historia.

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 attribue. E como, segundo a lei da contabilidade, o orçamento deve ser apenas a traducção, em numeros, das leis vigentes, não sendo licito alteral-as, explicita ou implicitamente, pela lei de meios, esse preceito foi infringido por omissão no orçamento ultimamente votado.

Figura, com effeito, no capitulo 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 viagem do Thesouro, sendo assim desviada da sua applicação 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 succedido, um qualquer dos cinco ministros que desde outubro de 1910 têm gerido a pasta do fomento nomeou, como atraz referi, uma comissão tecnica 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 á Nazareth, ramal de Leiria, e Entroncamento a Rio Maior, ligando a linha de Setil a Peniche com a do Entroncamento a Gouveia.

Seja-me licito emittir o meu parecer, por desauthorizado 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, constituia uma das mais importantes linhas de turismo. E' sabido que já hoje são numerosos os excursionistas estrangeiros, que, em rapida visita ao paiz, 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 tomava a transversal nas alturas da Nazareth, podendo visitar esta praia se lhe aprouvesse, ou ir logoprehender a romaria historica e artistica 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 economico, de modo que o trafego proprio não seria despiciendo, mas avultaria nelle o excursionismo, podendo attingir muitos milhares de passageiros por anno. Havia que atravessar a cumeada que separa o valle da Batalha de Villa Nova de Ourem, podendo ser que conviesse, para uma construção economica sem excessivos alongamentos, o recurso a uma linha mixta com alguns troços de cremalheira, a que se recorre com tanta frequencia em casos analogos.

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<sup>m</sup> e mesmo 75 ou 80<sup>m</sup> sem inconveniente e comportando ainda o recurso á cremalheira para certas secções de maior difficuldade, que não comportem obras de arte excepcionalmente dispendiosas.

Em vez da linha de turismo tão racionalmente delineada e constituindo o commodo e facil itinerario por Alcobaça, Batalha e Thomar, com romaria addicional a Leiria, propõe-se uma linha que parece principalmente destinada *primo* a servir Torres Novas, *secundo* a ligar Leiria com o Entroncamento, deixando Thomar fóra do itinerario directo do turismo e constituindo para este objectivo addicional e separado, pouco commodo para visitar portanto. A passagem da serra de Minde que descae abruptamente para Porto de Moz, tornará decerto a linha sinuosa 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 consideravel 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 ás 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 inevitavel, e é com o trafego de passageiros que mais se deve contar naquella 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 exigencias 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 á via estreita, que no plano primitivo fazia aliás systema 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 util, func-

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

Em vez desta alteração de uma linha, que só levantava objecções nimiammente meticulosas de estrategicos de gabinete, quando se previa a sua continuidade até à fronteira, offerecendo caminho aos Malbournough que nos viessem visitar em som de guerra, preferiria ver estudada a fundo a questão da viação acelerada na bacia do Zezere com reconhecimentos tecnico-economicos 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 provaveis do trafego.

Deve-se ir de Thomar 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 Castello Branco? Deve-se limitar a linha do Entroncamento a Gouveia ao troço que vae 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 agua para a tracção electrica?

Esse é, a meu ver, o problema de grande alcance, que se queria estudado a longos traços com segurança de vistas e bom criterio. Emquanto o não fôr, 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 typo de via, que, mais racionalmente, se poderia adoptar.

Diz-se que o homem é um animal racional. E', com effeito; illumina-o a luz da razão, mas quasi sempre pelas costas. Em materia social, o racional é o improvavel.

J. Fernando de Souza.

## Os saes de Stassfurt

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

Nos relatorios do jury internacional da Exposição de 1867 escreveu o chimico Balard.

A mina de sal gema de Stassfurt é a maior massa conhecida de sal que se accumulou no solo em resultado da evaporação continua das aguas salgadas durante os periodos geologicos. Esta inexgotavel massa de sal gema dá ensejo a explorar ha sete ou oito annos 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 potassa, de soda e de magnesia. A sua presença, numa espessura de uns 70 metros, não dava augurio de um bom jazigo salino que se procurava e, vendo-se por mais de uma vez diminuir a proporção de sal marinho contido na agua do furo de sonda, se entendeu renunciar á abertura do poço. A esperança, mais tarde justificada pelos factos, de que esta camada de saes impuros apenas occupava a parte superior do jazigo, determinou, porém, a continuação da pesquisa. Assim como uma resistencia da mesma ordem entre os salineiros os levou a procurar exclusivamente o sal de cosinha puro nas aguas mães das salinas, consideraram ali como inuteis ou nocivos os productos 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 consideraveis de sal de cosinha antes de se pensar em utilizar os compostos potassicos; mas quando em 1859 se ministrou uma amostra de um de estes saes ao sr. H. Rose, bem depressa reconheceu que este producto natural não passava de um cloreto duplo de potassio e de magnésio hidratato, que constituia a fórma

segundo a qual se concentrava ha annos nas salinas do sul da França a potassa contida na agua do mar.

Chamou a attenção do governo e dos industriaes para toda a importancia deste descobrimento geologico, ao de leve indicado pelos industriaes allemães, por ocasião da exposição de Londres. Apresentou-se então principalmente como um deposito onde a agricultura poderia encontrar por baixo preço a potassa tão necessaria aos vegetaes e que falta em certos terrenos. Neste uso exclusivo apenas se empregaram em 1860 uns 2.800 quintaes.

Mas, no decurso do anno de 1861, o consumo de estes saes de que acabava de se apoderar a industria tornou-se oito vezes maior e decuplicava-se esta ultima quantidade em 1862 por uma progressão rapida que não devia deter-se. Racião de então para cá a attenção dos chimicos e dos engenheiros sobre este ponto até então ignorado da Allemanha. (1).

A industria dos saes de Stassfurt é uma das que mais caracterizam a presistencia allemã e prova a maneira como um bem organizado serviço de reclamo commercial e de experiencias chimicas são capazes de enriquecer uma região que produz um artigo de pouco valor, até mesmo de tão pouco valor que, extraído das aguas mães das salinas do sul da França, graças especialmente aos processos Balard, este chimico declarava que não pode dar grandes lucros aos fabricantes de productos chimicos, mas que a esta industria se ligam considerações de ordem elevada, por isso que é escusado pedir ao visinho a potassa que é um dos elementos do fabrico das polvoras.

Possue o solo portuguez certos productos de escasso valor, mas que poderiam ser fonte de riqueza se orientasemos a sua venda pelo processo por que a Allemanha impoz ao mundo todo os seus saes de Stassfurt e por isso é que trazemos para aqui a historia de um dos meios a que recorreu para o seu engrandecimento 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 geologico do terreno de Stassfurt acha-se primeiro uma possante camada de grès em contacto com uma camada de gipso a que se segue outra de marga.

Depois de atravessar esta, encontra-se uma mistura de sal e de argila que se sobrepõe á do sal gema. A mistura de sal e argila, a que de principio chamaram *sal de desmonte* (*Absaumsaltz*), 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 leitões de anhydrite (sulfato de cal) com 1 centimetro de espessura.

O nome de saes de Stassfurt que ainda hoje conserva o commercio já não pode designar um producto local, visto que desde Halle na fronteira da Saxonia até para além do Hanovre, a norte e a leste do Mecklemburgo, se teem encontrado saes potassicos analogos aos das minas da pequena cidade prussiana.

A região dos jazigos em geral é plana e extraordinariamente fertil, por isso que se colhem milhões de toneladas de beterraba á superficie, assim como se extraem cinco milhões e meio de toneladas de saes de potassa do sub-solo.

A despeito das discussões dos geologos a proposito desta formação, que amontoam theorias sobre theorias para explicarem a presença de saes de potassa, de magnesia e de sulfato de cal por entre camadas de sal gema, o facto é que em Stassfurt apoz 250 metros de profundidade aproximadamente, dez metros mais abaixo encontra-se a região do sal gema que, salvo falhas imprevistas, atravessa um bloco macisso deste sal com a inclinação aproximada de 45 graus e uns 90 metros de profundidade. Seguidamente veem uns sessenta metros de gipsos e

(1) Rapports du jury international tome VII p. 78 e 79.

atingem-se então camadas successivas de Carnalite, Kaïnite, Kieserite <sup>(1)</sup> 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 córtas 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 extrahidos são soluveis 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 despesas 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 estatisticas 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 Allemanha 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 abstruza 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 systema romboico, 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 hydrogenio, potassio, magnesio, enxofre e oxigenio, de modo que pode considerar-se um sulfato hidratado natural cuja formula unitaria seria  $H^{12} K^2 Mg S^2 O^{14}$ . Encontra-se em cristaes monoclinicos muitas, vezes misturados com chloretos e sempre com 26 por cento de agua.

A *Kieserite* é um sulfato hidratado de magnesio ( $H^2 Mg SO^3$ ), que deve o seu nome a um allemão 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 embirrei com os illustres desconhecidos que por vaidade põem 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 inútil como eu seria, não posso deixar de lastimar que o meu espirito se não amoldasse a uma tão abstruza 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 produção 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 difficuldades 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 syndicarão-se estatuinto que a presidencia coubesse ao mais poderoso de todos os exploradores, isto é ao governo prussiano, que possui 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, holandezes, americanos, belgas, italianos, francezes, 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 cincoenta 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 comenta-las por meio de photographias que dão os resultados das experiencias. Tambem 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 improprios 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 á 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 possuíam 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 pretensões, os modernos sindicatos allemães tambem 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 attentatória 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 possuímos.

Mello de Mattos.

### Explicação da Classificação Decimal do artigo supra

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

- 661.341.12.
- 6 sciencias applicadas.
- 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.
- 661.341 Potassa e potassio.
- 661.341 Carbonato de potassio. Diversas origens.
- 661.341.1 Extracção da potassa dos saes dos desmontes de Stassfurt.
- 661.341.12 Productos secundarios Kieserite (sulfato de magnesio) e sal de Glauber, Kainite (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 = produção de riquezas; organização e situação economica; economia industrial.
  - 338.8 = monopolios de produção; 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 monopolio 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 43.4 representa a Allemanha do Norte e 43.19 especialmente o Anhalt, a que tambem 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.



## MINISTERIO DO FOMENTO

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Tendo a Societé de Constructions de Levallois Perret, adjudicatária por contracto de 12 de Janeiro de 1910, da empreitada de construção das pontes sobre o rio Coima 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 esse orçamento com o correspondente do projecto constante do contracto aprovado em portaria de

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

Considerando que a importância real da execução desse projecto se elevaria a quantia de 28:177\$716 réis pela indispensabilidade de levar as fundações desses encontros a maior profundidade de que a calculada, hipótese prevista na condição 2.ª 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 1:416\$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 Societé 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.ª, 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 Portuguesa: 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 titulo 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 á sua disposição as nossas columnas.

Não foi, pois, em vista da lei de imprensa, mas muito expontaneamente que o fizemos, e isto destroe por completo a supposição 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 augmentemos uma virgula; e em seguida exporemos algumas das considerações que não podemos deixar de fazer.

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

Com esta epigrafe 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 defeza. Não é por esta razão porém que para aqui mando a presente justificação ou defeza, 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 escripto nos sumarios. Os oradores parlamentares são apenas responsaveis pelo que vem escripto 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

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 defeza, 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 necessario 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 parallela 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 construida, em lugar 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 Zézere, 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 construida em lugar da actual linha da Beira Baixa, mas é tão importante e essencial que a sua construcção se impõe, apesar de já estar construida 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 Zézere, seguindo por Maças de Maria até Miranda do Corvo, prolongando-se a partir de aquí 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 Maças 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 minerio, productos agricolas e em condições excepçionaes 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 *espiritoso* do sr. Mendonça e Costa, pretendendo criticar uma circular minha elucidativa da nova hora. Na circular nada digo emquanto 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.

«Emquanto 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 das horas 12 a 23 (do que resultaria que o meio dia ficaria sendo 0 como a meia noite) não podia limitar-se áquella «lamurienta theoria».

Para minha defeza, contento-me com as transcripções.

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 ninguém 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 especialmente a favor de duas povoações ordeiras, laboriosas e dotadas de alta comprehensão dos seus deveres civicos, as quaes, apesar 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, apesar 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 10 minutos se vae a pé de uma a outra estação ou apeadeiro?

O que eu reclamei na minha interpelação e o que ha 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 necessario que seja adoptada uma das seguintes medidas:

1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 necessario 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 Carcavellos e Parede não se tem desenvolvido parallelamente 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 construíam casas e se levantavam villas e cidades florescentes. Por isso, o facto de a estação e apeadeiros dos Estoris serem servidos por comboios rapidos, á custa dos assignantes de Carcavellos e Parede, poderia ter dado logar a que aquelles se desenvolvessem e estas estacionassem. Mas não succedeu isso e portanto um tal argumento não é verdadeiro, pois Carcavellos 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 permittido obter. D'aqui se póde concluir o desenvolvimento enorme que estas duas povoações teriam alcançado, se não tivessem sido votadas ao ostracismo, e se tivessem sido servidas por comboios rapidos! 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 equívocos e até a insinuações deshonrosas e ataque contra a justiça evidente e indiscutível, quer a victima 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 distincto 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 trafego 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 Zezere e seus afluentes, 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 epoca 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, nós, escrevendo em 31 de dezembro, não podíamos adivinhar essa explicação.

Ora, no *Diario de Noticias* de 19 de dezembro, pagina 6, 3.<sup>a</sup> columna, vem uma explicação em que se diz:

Tendo havido um pequeno equívoco na nota que os jornaes 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.<sup>o</sup>—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 mez. — *José Nunes da Matta.*

Vê-se que o Sr. Matta se esqueceu do que escreveu ha vinte dias. Nós temos a mesma idade de s. ex.<sup>a</sup>, mas conservamos melhor memoria.

Na terceira parte da sua questão diz o Sr. Matta que affirmamos que se os comboios parassem em Carcavellos e Parede deixavam de ser rapidos, 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 permittido 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.<sup>a</sup> Caes do Sodré
- 2.<sup>a</sup> Cascaes
- 3.<sup>a</sup> Mont'Estoril
- 4.<sup>a</sup> Estoril
- 5.<sup>a</sup> Algés
- 6.<sup>a</sup> Paço d'Arcos
- 7.<sup>a</sup> S. João do Estoril
- 8.<sup>a</sup> Parede
- 9.<sup>a</sup> Santos
- 10.<sup>a</sup> Carcavellos

Com respeito á paragem dos rapidos, 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        "   | Carcavellos até Cascaes |

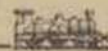
As intermedias ficam sempre, neste systema de tarifas, a queixar-se, e se Parede e Carcavellos se lamentam, tem tanta razão como Belem, como Dafundo, Cruz Quebrada etc.

Só uma reforma do systema 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 distincto filho de Lycurgo ficará mais contente do que se comprasse um bolo... nacional, amassado com o seu delicioso mel, e lhe sahisse a fava.

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



## UMA GRANDE FABRICA

O conselho administrativo da importante fabrica de cabos metallicos Felten & Guillaume Carlswerk, de Mülheim sobre o Rheno, aprovou a convenção destinada a ligar a esta sociedade a Empresa mineira e metalurgica Jules Collart & C.<sup>ie</sup>, de Steinfurt, (Luxemburgo). Desta forma, alargando as suas installações 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 empresa luxemburgueza será transformada em sociedade anonyma, cujas acções serão tomadas pela firma Felten & Guillaume Carlswerk, não tendo a nova sociedade intenção, ao presente, de augmentar o seu capital de acções, porque aquelle de que dispõe basta para a realisação 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 agricolas.*—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 incluídas todas as mercadorias que constituem adubos ou servem para a sua fabricação, os correctivos para terras, bem como as machinas e os instrumentos agricolas, que figuravam nas classificações de outras tarifas.

Contém 3 séries de preços, sendo a 1.ª applicavel a machinas agricolas montadas ou não sobre rodas; a 2.ª a instrumentos agricolas 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 augmentos 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 egualmente 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 agricolas* não teem 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 applicavel 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 applicação 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 agricolas*, que actualmente se encontram dessiminados pelas differentes tarifas, ficam nesta tarifa agrupados ao abrigo da 2.ª serie e dos preços especiaes B), passando a desfructar de preços muito mais reduzidos que nas tarifas em vigor.

**Tarifa n.º 13.**—*Carvão vegetal, cascas para cortumes, cortiça, 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 *desperdícios 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 encerrados seus ou alugados, é-lhes facultado o regresso gratuito nas condições estipuladas na nova tarifa de despesas accessorias.

**Tarifa n.º 14.**—*Gado e quaesquer 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 liquidos em vagões reservatorios.

A exemplo do que já se faz nas principaes linhas espanholas e francezas, 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 despesas accessorias.**—Esta tarifa soffreu tambem importantes alterações de que damos em resumo as principaes.

Inclusão no artigo 3.º do Imposto para o Fundo de Assistência 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 supprimida 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 transbordo 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 taes operações.

Pelo art. 5.º (antigo 17.º) foram reduzidas approximadamente a metade para os guindastes manuaes 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 differentes 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 incluídas 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 approximada 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 systema de tarifficação do que as mais adeantadas empresas ferroviarias do estrangeiro estão adoptando.

Pena é que, ainda factores de diversa ordem e naturas differentes não lhe permitam baixar todos os seus

preços, quer de passageiros, quer de mercadorias, a um nivel 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 diante, 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 accetados pelo publico.

De Braço de Prata a Mangualde—2\$180 por tonelada, não incluídos os direitos de manutenção, que são cobrados aparte.

De Alcantara-Terra a Fornos—2\$415.

Os preços segundo a tarifa que attendia até agora estes transportes, a N. B. n.º 6—eram para aquelles casos de 3\$400 e 4\$300 respectivamente.

A tarifa attende, como a 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 quaesquer estações das linhas da Beira Alta. A nomenclatura das mercadorias é igual á da 102.

#### Alteração da hora official

A Companhia Nacional dos Caminhos Ferro modificou o artigo 139.º da sua Tarifa Geral que faz parte das Disposições applicaveis 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<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> até ás 18<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> até ás 17<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>

Nos domingos e dias officialmente decretados como feriados as estações abrirão ás mesma horas, mas fecharão ás 12<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>.

#### 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 sede 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 effectividade do seu pagamento. Realizado este na delegação destinataria, será na sede liquidado o deposito respectivo, em presença de documento comprovativo desse pagamento.

E' todavia permitido, a quem o preferir, nacionalisar essas mercadorias na sede ou delegações urbanas para isso habilitadas, seguindo portanto as mercadorias já nacionalisadas 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 belleza 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 conselheiro 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 riqueza.

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 Rhodano, 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 supprimido e quem não quizer 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 facéis, 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 acceiada, já se vê.

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

Bois.	Titulos	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	21,100	20,800	20,500
	" " 4 1/2 % 1888/9...	56,000	54,500	55,500	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	48,200	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 % comp. 1.ª s.	64,100	63,500	64,500	63,600	65,400	64,300	65,600	65,300	66,500	65,400	67,200	66,500
	" " 3 % 2.ª 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.ª 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
	Accções 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.	103,000	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	85,100	87,500	86,000	87,500	86,600	86,800	86,500	88,200	87,000
	" " C. F. P. 3 % 1.ª g.	—	—	—	—	67,000	66,500	67,000	66,500	66,000	66,000	—	—
	" " C. F. P. 3 % 2.ª g.	51,500	49,900	50,000	49,400	52,950	49,500	55,500	52,500	56,000	55,000	55,500	54,950
	" " B. Alta. 3 % 1.ª 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª serie...	64,95	64,50	65,90	64,80	66,90	65,50	66,70	66,05	69	67,22	69,42	68,15
	Accções Companhia C. F. Port.	—	—	322	320	364	320	381	369	390	365	375	375
	" Madrid-Caceres-Port.	43,75	39,25	44,75	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.ª grau	339	328	342	327	339	333	341	337	339	334	342	335,50
	" " C. F. P. 2.ª 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	65,50	65	66,25	65	66,25	66	67,25	66	68,75	67,75
Amsterd.	Obrig. Atravez d'Africa...	86,60	86	88,75	86	88,50	87,50	87,81	86,50	87,75	86,87	88,43	87,75

E, caso para notar, com 34.000 habitantes, tendo pouca população fluctuante, tem comtudo, quatro hotéis 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 Bordens 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 emprehen-der 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 interes-santes, e a sua descripção levará o leitor por logares, tal-vez não visitados pelos mais afamados turistas portu-guezes.

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 noti-cias da nova viagem, para a qual o autor destes artigos partirá no dia 20 do corrente.

## ALQUILADOR... MODELO

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

O nosso amigo, tencionando ir passar o Natal á 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 che-gada 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, economisando tempo e dinheiro.

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

Em logar de, no seu proprio interesse, prestar aquel-les esclarecimentos, a resposta foi: *Queira V. Ex.<sup>a</sup> pri-meiro informar-me da sua identidade.*

Esta não lembra ao demonio!

O nosso amigo á vista de tal destempero, respondeu pouco mais ou menos, dizendo:

«Tenho 36 annos, sou filho de F. e F. casados e resi-dentes em... Fui vacinado em pequeno, sou atheu, uso monoculo e galochas, quando chove. Pronto estou a remet-ter-lhe a minha resalva do serviço militar e certidão do registo criminal, se tanto fôr preciso para que V. Ex.<sup>a</sup> me informe a que hora parte a diligencia».

A este bilhete postal, ironico mas attencioso, o alquila-

## 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	38,10	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	Abril 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	9,100	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	80,000	79,500	M. Ju. Ag. O D	80,000
64,800	63,800	64,400	64,100	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	120,500	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	95,100	95,000	94,000	94,000	94,000	95,000	94,000	97,000	95,100	"	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	57,500	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	50,100	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	—	—	—	—	—	—	—	—	Abril...	58,200
16,330	16,000	16,100	15,900	15,900	15,750	16,000	15,600	16,400	16,150	16,300	16,100	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	80,000	80,200	80,200	80,100	80,000	83,000	80,800	91,000	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	66,50	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

dor responde que não deu informações mais cedo « porque não quiz » e desparata até á allusão patusca 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 « ás horas que se determinam ».

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

## «Mundo Illustrado»

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

Por este motivo muito dos nossos assignantes suppozeram 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 empreendimento nos merece, puzemos á sua disposição os nossos escriptorios para aqui se centralizarem todos os serviços de vulgarização, assignaturas, venda avulso e quanto possa concorrer para a prosperidade de um empreendimento que tanto merece ser auxiliado.

De grande numero dos nossos leitores temos já recebido as suas subscrições 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 notavel 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.

## 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 finesa de nol-os enviarem e lhes mandaremos outros exemplares.

A todos pedimos desculpa da falta.



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta**  
— Serviço de titulos — 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, á razão de 7 francos cada, liquido do imposto em França, em Paris, no Comptoir National d'Ecomptes,

14, rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª, 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 5 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 dellas, o sr. ministro das Finanças apresentou hoje no parlamento o orçamento do Estado para o futuro anno economico, 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 apresental-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 empréstimo, parece confirmar-se pelo facto de estarem em Lisboa uns banqueiros estrangeiros para este fim.

Não nos sorri o recurso a um novo augmento de dividas 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 divida fluctuante interna e externa, que nem sabemos como ainda fluctua, pesada como está, uma operação que, convertendo-a em consolidada, diminuisse o encargo do thesouro, 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 espirito meridional do paiz não falta quem dessa mina veja desprender-se um caudal de riquezas.

As opiniões são varias: uns querem o jogo permittido 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 teem defendido o jogo, que estão completamente enganados dizendo que elle está regulamentado na Allemanha, paiz onde elle é absolutamente prohibido ha 20 annos.

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

Sr. Ministro, por quem é! estabeleça, 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 divida externa 1.ª serie tendo attingido a mais alta cotação em junho, desceu na segunda metade do anno, sem comtudo se nivelar com o baixo preço de janeiro.

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

A mais notavel baixa é a das acções do Banco de Portugal que perderam 14\$000 réis durante o anno, e as dos Tabacos que baixaram, desde junho, 5\$800 réis.

Os cambios tiveram nova melhoria, resultante da abundancia de valores sobre o estrangeiro que tem apparecido no mercado, producto, em grande parte, do corte do coupon de titulos estrangeiros.

Apesar do concurso da Junta as libras descenderam vendendo-se hoje a 4\$920 réis e comprando-se a 4\$870 réis.

O Rio-Londres subiu levemente  $\frac{1}{32}$  ficando a 16  $\frac{1}{16}$  ou 14\$941 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	584	584	586
Berlim " .....	238	239	240	241
Amsterdam cheque .....	404	406	405	407
Madrid cheque .....	895	905	900	910

## Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO												
	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida 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	—
Divida Interna 3% coupon .....	37	37,10	37,20	37,20	37,25	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% 1890 .....	—	c52.500	a51.800	a51.800	c52.500	a52.000	c52.400	52.500	c52.600	c52.500	c52.500	c52.500	—
" 3% 1905 c/premios .....	—	—	8.850	8.850	8.850	—	—	8.850	—	—	—	48.000	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	a79.500	—	—	c80.000	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	c78.500	—	c78.400	—	c78.500	c78.500	c78.500	—	—
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	64.400	64.500	—
" 3% 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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	66.600	66.600	—
Obrigações dos Tabacos 4% .....	—	154.000	—	—	156.000	156.000	—	156.500	156.500	156.500	—	—	—
Accões Banco de Portugal .....	—	—	—	—	124.000	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa .....	—	—	93.600	94.000	94.000	94.000	94.000	—	—	—	—	94.500	—
Nacional Ultramarino .....	—	—	—	—	—	—	99.000	99.000	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional .....	—	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	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. Port. 3% 1.º grau	—	64.500	—	—	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	50.600	—	50.800	50.800	50.800	—	50.800	50.900	50.900	50.000	50.900	50.850	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	16.200	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	16.100	16.100	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	60.000	—	—	—	—	—	—	61.300	—	—	—	—	—
prediaes 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	84.000	—	—	—	—	—
" 5% .....	—	82.500	—	83.000	—	—	—	81.000	—	—	—	80.000	—
" 4% .....	—	—	—	75.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª série .....	66,65	—	66,70	66,87	—	65,40	65,30	65,15	65,30	65,35	—	—	—
Accões Companhia Cam. F. Port. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	—	36,50	36,50	37,75	37,75	36,50	37,50	37	37,50	36,75	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	—	418,50	418	417	418	418,85	420	—	—	—	—	—
Andaluzes .....	—	—	—	—	268	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	333	334	334	333	325	325	327	325	326	327	327	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	255	259	258	258	—	258	259	258	258	259	259	—	—
Companhia da Beira Alta .....	—	—	295	293	295	295	294	293	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	159,50	162	163,50	160	160	161	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez .....	65	65	65	65,25	65,25	65,25	65,80	65	65,50	65,50	65,50	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Através d'Africa .....	—	88,43	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910	Diferença em 1911	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... Sul e Sueste..... Minho e Douro..... Beira Alta..... Companhia Nacional.. Guimarães..... Porto á Pova e Famalicão....	Réde geral.....	31 Dezembro	1.073	6.336.443.000	1.073	6.381.679.740	— 45.236.740	5.905.350	5.947.510	— 42.160
	Vendas Novas...	" "	70	119.797.000	70	107.324.389	+ 12.472.611	1.711.385	1.533.205	+ 178.180
	(Coimbra a Louzã.	" "	29	29.276.000	29	28.109.553	+ 1.166.445	1.009.517	969.295	+ 40.222
		10 "	681	1.762.026.906	681	1.650.032.745	+ 111.994.161	2.587.411	2.422.955	+ 164.456
		" "	433	1.773.577.000	418	1.688.617.849	+ 84.959.151	4.096.020	4.039.755	+ 56.265
	2 Dezembro	253	510.433.335	253	493.589.118	+ 16.844.217	2.017.523	1.950.945	+ 66.578	
	23 "	185	170.260.165	185	168.694.958	+ 1.565.207	920.325	911.864	+ 8.461	
	30 Outubro	56	126.643.135	56	121.740.194	+ 4.902.941	2.261.484	2.173.932	+ 87.552	
	31 Agosto	64	109.306.563	64	111.106.972	— 1.800.409	1.107.915	1.736.046	— 628.131	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	30 Novembro	3.681	124.494.681	3.681	121.491.764	+ 3.002.917	33.820	33.005	+ 815	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	20 Dezembro	3.664	115.604.252	3.664	112.995.204	+ 2.609.048	31.551	30.839	+ 712	
Andaluzes .....	" "	1.083	22.508.239	1.083	22.172.924	+ 335.315	20.783	20.473	+ 310	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 Dezembro	777	9.653.452	777	9.346.862	+ 306.590	12.424	12.029	+ 395	

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Les chemins de fer français à l'Exposition de Turin, 1911**, edição da casa Lucien Anfray, 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 occupam da construcção e funcionamento deste genero de material. A edição é luxuosa, e, para completar as descripções, é illustrada com numerosas gravuras de plantas e photographias.

Agradecemos a offerta de um exemplar.

**O Palco.** Revista illustrada tratando de assuntos theatraes, 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 partidarios faça a propaganda do nosso theatro e dos nossos actores.

Apresenta-se interessante e bem impressa, como todos 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 portuguezes, 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 official, 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 vêr...



**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 tervido 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 submettida 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 acceite a sua proposta.

## Nova Zelandia

O parlamento da Nova Zelandia acaba de auctorisar 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.; Pieton-Hurunui, 30 kil.; Nudland, 15 kil.; Westport-Inangahua, 40 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 mencionamos separadamente pela sua pouca importancia, mas que em conjuncto 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

## Debito

Pago por commissões e transferencias .....	—	1:515\$931
Idem por gastos de administração. ....	—	18:515\$250
Idem por gastos geraes.....	—	40:386\$380
Idem por despesas em Londres ...	—	10:756\$376
Juros em diversas contas.....	—	17:762\$450
Coupon de 1 de Julho de 1910 e de 1 de janeiro de 1911.....	—	447:228\$750
Pago por gastos geraes de exploração .....	—	383:316\$289
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	—	196:076\$608
		<u>1.055:554\$034</u>

## Credito

Differenças de cambio.....	—	2:550\$101
Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees.....	—	529\$724
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 materiaes e trabalhos nas officinas...	—	7:667\$631
		<u>1.055:554\$034</u>

## ANNEXO B

## Desenvolvimento da conta de Exploração

## Debito

Material circulante—Valor existente	—	402:887\$593
Móveis e utensílios—Valor do existente a mais do caderno de encargos	—	50:763\$904
Máquinas e acessórios—Idem, idem	—	39:463\$125
Combustível—Existente	—	4:398\$370
Contas a liquidar—Importancia destas	—	13:384\$170
Tracção e officinas—Material existente	—	1:053\$161
Vias e obras—Material existente	—	18:862\$949
Armazens geraes—Material existente	—	157:389\$796
Gastos geraes de exploração—a saber:		
Tráfego—Cartazes, horários, etc.	1:222\$352	—
Lubrificação e iluminação—Óleos, azeite, petróleo, sebo, etc.	4:786\$013	—
Combustível—Carvão	28:961\$336	—
Passagens—Do pessoal para Loan-da	2:839\$120	—
Tracção e officinas—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	—
Vias 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
		<u>1.509:368\$007</u>
<b>Credito</b>		
Rendimento da linha	—	437:848\$650
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)	—	383:316\$289
Saldo	—	688:203\$068
		<u>1.509:368\$007</u>



## Avisos de serviço

## Caminhos de Ferro do Estado

## DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## Novo modelo de notas de expedição

A começar 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 á tarifa de despesas accessorias

## Avisos de chegada

Salvo renuncia expressa do remittente, por elle escripta na nota de expedição, a Companhia avisará os consignatarios de quaesquer 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 consignatario, cobrar-se-ha o custo do telegramma.

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

2.ª—O fim principal dos Avisos de chegada é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos esses visos pelos destinatarios 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 133.º da Tarifa Geral, de vender as expedições não retiradas em 48 horas publicas.

## ARREMAÇÕES

## 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 provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acêrca 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 oleo 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 oleo mineral para injeccão de travessas de via.

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

O concorrente, a quem fôr feita a adjudicação, terá de reforçar o seu deposito provisorio 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 Depositos. O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realisado o deposito provisorio.

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 effectuar, no cofre da Direcção, o deposito provisorio de trinta mil réis (30\$000 réis), ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste. Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios 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 effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 80\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios 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. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

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

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

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

**MADRID Gran Hotel de Londres.**—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusável. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

**PARIS Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.—Rue Seribe, 7.

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Esteliez.**—Agente internacional de aduanas 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 56	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.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	6 35	7 41
6 50	7 58	7 20	8 26
8 40	9 38	8 23	9 13
9 45	10 21	9 31	10 7
10 20	11 17	9 48	10 44
11 15	11 51	10 30	11 6
11 20	12 28	11 26	12 30
12 50	1 38	12	12 36
1 25	2 6	12 50	1 56
2 20	3 28	2 22	3 28
3 45	4 21	3	3 36
3 50	4 57	3 50	4 56
4 55	5 51	4 30	5 6
5 22	6 13	5 6	5 53
5 55	6 46	6	6 36
6 45	7 21	6 50	7 56
6 48	7 55	7 30	8 6
8 15	8 51	7 40	8 46
8 20	9 28	8 4	8 51
9 45	10 21	9	9 36
9 50	10 58	9 55	11
11 20	11 56	10 30	11 6
11 25	12 33	11 25	12 30
12 50	1 26	12 5	12 41
12 55	1 46	1 35	2 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 58	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
5	5 40		

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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
12 25	1 1	9 7	9 45
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
5 15	5 57	1 21	2 22
5 29	6 44	3 19	4 20
6 55	7 43	4 16	4 53
7 5	8 8	5 14	6 17
8 58	10 11	6 12	6 50
10 30	11 34	7 45	8 44
11 40	12 42	9 12	10 10
1	2 10	11 15	12 14

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
8	8 10	7 18	7 28
5 10	5 18	9 40	9 48
		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

Mais os de Povoia e V. Franca.

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

Mais os de Villa Franca.

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
5 9	6 32		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
6 20	10 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 30	11 4	4 35	10
5 9	8 8	12 7	6 7
		8 40	12 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 30	11 55	5 37	10
		10	12 55
		4 40	7 55
		11 40	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
9 10	8 31	7 15	6 7
11 8	4 25	9 50	3 43
2 15	1 18	3 25	1 13
6 10	11 57	5 14	10 50
6 30	1 6	9 32	7 5
10 10	8 11		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Entronc.	Porto	
		3 20	2 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Vai. d'Alc.	Lisboa-R.	
11 15	7 30	8 20	3 43
1 5	2	10 10	6 7
8 20	1 18	3 25	1 13
6 10	11 57	5 14	10 50
6 30	1 6	9 32	7 5
10 10	8 11		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 15	10 14	6 45	3 43
3 40	12 10	6 45	3 43
8 40	7 47	6 24	1 13
10 10			4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 15	11 59	5	3 43
8 40	10 33		6 7
10 10		3 40	4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branco	Guarda	C. Branco	
3 22	11 22	7 40	3 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	2 55	2 45	12 31
4 25	2 57		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Alfarellos	Lisboa-R.	
4 23	3		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 5	4	4 55	7 24
Figueira	Porto	Figueira	
8	2 30	10 19	4 48
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 54	6 52	11 25	1
		10 35	12 4
Coimbra	Louza	Coimbra	
6 5	7 34	7 50	9 19
12 23	1 42	2 40	3 53
4 38	5 53	6 8	7 17
Porto	Espinho	Porto	
8 52	9 43	10 45	11 44
12 30	1 23	4 12	5 9
5 20	6 13	9 15	10 16
8 50	9 43	10 25	11 22
Porto	Ovar	Porto	
1	2 30	5 30	7 15
5 57	7 31	8	9 36
4 10	5 33	6 14	7 46
Porto	Aveiro	Porto	
10 19	12 56	6 10	8 43
2 15	4 40	12	2 30
6 30	8 57	6 38	9 6

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
7 50	9 10	11 40	12 6
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	10 49	4 55	7 14
5 35	7 55	3 50	6 12
Albergaria	Aveiro	Albergaria	
6 45	8 46	9 45	11 45
2 50	4 51	6 50	8 50

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 55	5 30	7 32
2 30	4 17	10 40	12 31
7 45	9 36	5 18	6 58
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 20	12 45	4 24	9 40
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
10 30	4 41	2 28	9 40
2 33	7 36	10	4 32
10 25	6 16	2 29	6 58

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6	6 35
8 35	9 10	8 25	9
9 50	10 25	9 55	10 30
11 10	11 45	11 35	12 10
1 25	2	1 5	1 40
2 45	3 20	3 5	3 40
4 40	5 15	4 35	5 10
5 40	6 15	6 2	6 40
8 40	9 20	7 35	8 15
11 10	11 50	10 5	10 45
h 1	c 1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
8 35	10 11	8 40	10 30
11 10	12 53	11 46	1 40
2 45	4 18	3 22	6 40
5 40	7 20	6	8 15
8 40	10 18	8 50	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 35	10 19	8 48	10 30
11 10	12 51	10 50	12 10
2 45	4 18	2	3 40
4 40	6 1	4 57	6 40
5 40	7 16	6 20	8 15
8 40	10 20	9	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	V. Novas	Lisboa	
6 25	9 35		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 40	12	10 10	10 30
5 40	6	4 50	5 10
9	9 20	8 15	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 20	12 23	4 15	8 15
C. Branca	Evora	C. Branca	
10 20	11 10	4 15	4 55
5 12	5 50	8 25	9 11
11 43	12 23		—
Lisboa	Mora	Lisboa	
8 35	3 5	6 30	1 40
5 40	12 45	2	8 15
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8 35	4	6 30	1 40

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SEDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO—LISBOA

---

PEQUENA VELOCIDADE

---

# CLASSIFICAÇÃO GERAL



---

*Lisboa—Imprensa Nacional—1912*



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SOCIEDADE ANÓNIMA — 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 applicados 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 applicação das tarifas especiais internas).

§ unico. — As mercadorias a que é unicamente applicável 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 applicado 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 conténham, 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 accessórias.

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
<b>A</b>					Achas de madeira ( <i>para queimar</i> ) . .	IV	3	—	—
<b>Abacá</b> ( <i>cânhamo de Manilha</i> ) com preparo . . . . .	I	7	10	8	Acido acético . . . . .	I	7	10	—
Abacá ( <i>cânhamo de Manilha</i> ) em bruto, não prensado . . . . .	II	7	10	8	Acido arsenioso ( <i>arsénico branco</i> ) . .	I	—	—	—
Abacá ( <i>cânhamo de Manilha</i> ) em bruto, prensado . . . . .	II	7	10	—	Acido azótico ( <i>nítrico, água forte</i> ) (a) . .	III	4	—	—
Abacá ( <i>cânhamo de Manilha</i> ) em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Acido bórico . . . . .	I	—	—	—
Abanos . . . . .	II	7	10	—	Acido carbólico ( <i>phénico</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Abat-jours . . . . .	I	—	—	—	Acido carbónico comprimido . . . . .	—	4	—	—
Abelhas . . . . .	I	7	10	—	Acido chlorhydrico ( <i>muriático</i> ) (a) . .	III	4	—	—
Abóboras . . . . .	I	9	—	5	Acido esteárico . . . . .	I	7	10	8
Absinto (aguardente de) . . . . .	I	2	—	7	Acido gordo branco de palma . . . . .	I	7	10	8
Absinto ( <i>em folhas, troncos ou em pó</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Acido muriático ( <i>chlorhydrico</i> ) (a) . .	III	4	—	—
Açafrates . . . . .	I	1	—	—	Acido nítrico ( <i>azótico, água-forte</i> ) (a) . .	III	4	—	—
Açafrão . . . . .	I	—	—	—	Acido oleico . . . . .	I	9	—	8
Acaju ( <i>mogno</i> ) aparelhado . . . . .	I	—	—	—	Acido oxálico . . . . .	I	7	10	—
Acaju ( <i>mogno</i> ) em bruto . . . . .	I	—	—	—	Acido palmítico . . . . .	I	7	10	8
Acaju ( <i>mogno</i> ) em folhas . . . . .	I	—	—	—	Acido phénico ( <i>carbólico</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Acendalhas ( <i>phosphoros</i> ) . . . . .	—	4	—	—	Acido pírico (b) . . . . .	—	4	—	2
Acessórios de fixação de carris ( <i>pequeno material de via férrea</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Acido pyrolenhoso . . . . .	I	7	10	—
Acessórios de fixação de linhas telegráficas ou telefônicas . . . . .	I	8	—	—	Acido sulfo-nítrico (b) . . . . .	—	4	—	2
Acessórios de via férrea ( <i>material fixo de via</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Acido sulfúrico ( <i>vitriolo</i> ) (a) . . . . .	III	4	—	—
Acumuladores de electricidade . . . . .	I	7	10	—	Acido sulfuroso anhydro liquifeito . .	—	4	—	—
Acumuladores de gaz . . . . .	II	1	—	—	Acido tártrico . . . . .	I	—	—	—
Acetato de alumínio ( <i>ou de alumina</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Acidos perigosos não designados (b) (c) . .	—	4	—	2
Acetato de cálcio ( <i>ou de cal</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Acidos não designados . . . . .	I	—	—	—
Acetato de chumbo ( <i>assucar de Saturno</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Aço bronzeado . . . . .	I	7	10	—
Acetato de cobre . . . . .	I	7	10	—	Aço cobreado, dourado, galvanizado, nickelado, prateado . . . . .	I	7	10	—
Acetato de ferro . . . . .	I	7	10	—	Aço coberto com qualquer metal não designado . . . . .	I	7	10	—
Acetato de potássio ( <i>ou de potassa</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Aço em bruto batido, coado, forjado, fundido ou laminado . . . . .	IV	8	—	—
Acetato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Aço em lâminas para espartilhos (ou para vestidos) . . . . .	I	—	—	—
Acetona . . . . .	I	—	—	—	Aço em obra não designada ( <i>ordinária</i> ) . .	II	8	—	—
Acetylene comprimido . . . . .	—	4	—	—	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	—	Água 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	—	Água régia ( <i>a</i> ) . . . . .	III	4	—
Adubos agrícolas . . . . .	IV	12	—	Água salgada ( <i>do mar</i> ) . . . . .	IV	8	—
Adubos químicos . . . . .	IV	12	—	Águas amoniacaes . . . . .	IV	8	—
Adubos compostos . . . . .	IV	12	—	Águas aromatizadas . . . . .	I	—	—
Adubos compostos concentrados . . . . .	IV	12	—	Águas gazozas . . . . .	II	2	—
Adubos elementares . . . . .	IV	12	—	Águas minerais . . . . .	II	2	—
Adubos mixtos . . . . .	IV	12	—	Aguardente em barris simples . . . . .	III	2	—
Adubos orgânicos compostos . . . . .	IV	12	—	Aguardente em vasilhame simples de madeira não designado . . . . .	III	2	—
Aduelas . . . . .	II	3	—	Aguardente em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes . . . . .	II	2	—
Aeroplanos ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	Agulhas para via férrea . . . . .	II	8	—
Aglomerados de carvão de pedra ( <i>para combustível</i> ) . . . . .	IV	8	—	Agulhas não designadas . . . . .	I	—	—
Aglomerados de carvão vegetal para combustível ( <i>bolos</i> ) . . . . .	II	13	—	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> ) . . . . .	II	9	—	Alabastro polido . . . . .	I	—	—
Água de chloro . . . . .	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
				Albumina . . . . .	I	—	—
				Alcachofras . . . . .	I	9	—
				Alcaçuz preparado ( <i>pasta, pastilha, pó e extractos</i> ) . . . . .	I	—	—
				Alcaçuz sem preparo . . . . .	I	—	—
				Alcali volátil ( <i>carbonato de amónio</i> ) . . . . .	I	7	10
				Alcaparras . . . . .	I	7	10
				Alcatifas . . . . .	I	7	10
				Alcatrão mineral ( <i>coaltar</i> ) . . . . .	II	8	—
				Alcatrão vegetal . . . . .	II	8	—
				Alcatruzes . . . . .	I	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> ) <u>em obra não designada</u>	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 <u>não designados</u> . . . . .	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 <u>não prensado</u>	II	7	10	8	Alumínio em bruto . . . . .	I	—	—	—
Alfa ( <i>esparto</i> ) em bruto prensado . . . . .	II	7	10	—	Alumínio em obra . . . . .	I	—	—	—
Alfa ( <i>esparto</i> ) em obra <u>não designada</u>	I	7	10	—	Aluminite . . . . .	I	—	—	—
Alfaias agrícolas <u>não designadas</u> . . . . .	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	—	8
Alforjes . . . . .	I	7	10	—	Amarras de ferro . . . . .	II	8	—	—
Algas marinhas . . . . .	IV	12	—	—	Amarras de <u>matérias fibrosas não designadas</u> . . . . .	II	8	—	8
Algodão em bruto <u>não prensado</u> . . . . .	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 <u>em rama ou em pasta (excepto o medicinal) não prensado</u> . . . . .	II	7	10	5	Amêndoa coberta ( <i>confeitos de</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Algodão <u>em rama ou em pasta (excepto o medicinal) prensado</u> . . . . .	II	7	10	—	Amêndoa comum ( <i>dôce ou amarga</i> ) sem preparação . . . . .	II	9	—	—
Algodão fiado . . . . .	I	7	10	—	Amêndoa de côco . . . . .	II	10	—	—
Algodão em obra <u>não designada</u> . . . . .	—	4	—	2	Amêndoa de palma . . . . .	II	10	—	8
Algodão pólvora ( <i>pyroxilina</i> ) ( <i>a</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Amêndoa torrada . . . . .	I	7	10	—
Alguidares de barro . . . . .	I	7	10	8	Amendoim ( <i>semente de</i> ) . . . . .	II	10	—	8
Alguidares de folha de Flandres . . . . .	I	7	10	—	Amianto ( <i>asbesto</i> ) em bruto . . . . .	I	7	10	8
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	8
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	—	5
Almagre <u>preparado ou manipulado</u>	I	7	10	—	Amostras <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—	—
Almatrichas . . . . .	I	7	10	—	Anchovas em conserva . . . . .	I	7	10	—
Almofarizes . . . . .	I	7	10	—	Ancinhos . . . . .	II	12	—	—
Aloes ( <i>pita</i> ) com preparo . . . . .	I	7	10	8	Ancoras . . . . .	II	8	—	—
Aloes ( <i>pita</i> ) em bruto <u>não prensado</u>	II	7	10	8	Ancoretas ( <i>barris</i> ) . . . . .	I	1	—	—
Aloes ( <i>pita</i> ) em bruto prensado . . . . .	II	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
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 <u>não designados</u>	I	—	—	—
Anéis de correntes <u>de aço ou de ferro</u>	II	8	—	—	Aparelhos eléctricos <u>não designados</u>	I	—	—	—
Angélica ( <i>raízes de</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Aparelhos hydrotherápicos <u>não designados</u> . . . . .	I	—	—	—
Anhydrite ( <i>sulfato de cálcio anhydro nativo</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Aparelhos industriais <u>não designados</u>	I	—	—	—
Anil . . . . .	I	7	10	—	Aparelhos inodoros ( <i>water-closets</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Anilhas de ferro . . . . .	I	7	10	—	Aparelhos para gaz <u>não designados</u>	I	7	10	—
Anilhas <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—	—	Aparelhos para medição ou nivelamento de terrenos . . . . .	I	—	—	—
Anilina . . . . .	I	7	10	—	Aparelhos para pesca <u>não designados</u> . . . . .	II	7	10	—
Animais embalsamados . . . . .	I	—	—	—	Aparelhos orthopédicos . . . . .	I	—	—	—
Animais mortos para guano . . . . .	IV	12	—	—	Apreostos de apicultura <u>não designados</u>	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 <u>de aço ou de ferro</u> ( <i>rêlos, rede simples ou de pontas; em bruto, zincado, galvanizado ou cobreado</i> )	II	8	—	—
Antimónio cru ( <i>régulo de</i> ) . . . . .	II	—	—	—	Arame de bronze . . . . .	I	7	10	—
Antracena . . . . .	I	—	—	—	Arame de chumbo . . . . .	I	7	10	—
Antracite . . . . .	IV	8	—	—	Arame de cobre . . . . .	I	7	10	—
Anzóis . . . . .	I	—	—	—	Arame de latão . . . . .	I	7	10	—
Aparas de cartão . . . . .	IV	8	—	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	—	7	Arame <u>revestido ou em cordão</u> ( <i>para condutores eléctricos</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Aparas de cortiça a granel . . . . .	IV	13	—	5	Arame <u>em obra não designada</u> . . . . .	I	7	10	—
Aparas de coiro . . . . .	II	12	—	—	Araruta . . . . .	I	7	10	—
Aparas de fôlha de Flandres . . . . .	IV	8	—	6	Arbustos vivos . . . . .	I	7	10	—
Aparas de madeira acondicionadas (b) . . . . .	IV	3	—	7	Arcas de pinho . . . . .	I	7	10	—
Aparas de madeira a granel . . . . .	I	—	—	—	Archotes . . . . .	II	8	—	8
Aparas de <u>metais não preciosos</u> . . . . .	IV	8	—	—	Arcos de ferro . . . . .	II	8	—	—
Aparas de ossos . . . . .	IV	12	—	—	Arcos de madeira . . . . .	II	3	—	8
Aparas de papel (b) . . . . .	IV	8	—	8	Ardósia em bruto . . . . .	IV	8	—	—
Aparas de papelão . . . . .	IV	8	—	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 <u>em obra não designada</u> . . . . .	I	—	—	—
Aparelhos de artes <u>não designados</u> . . . . .	I	—	—	—					
Aparelhos de cirurgia . . . . .	I	—	—	—					
Aparelhos de desinfecção . . . . .	I	10	—	—					
Aparelhos de destilação . . . . .	I	10	—	—					
Aparelhos de óptica . . . . .	I	—	—	—					
Aparelhos de photographia . . . . .	I	—	—	—					

(a) Os animais pequenos tais como cães, gatos, coelhos, aves, etc., só poderão ser transportados em grande velocidade.

(b) Vide complemento de tarifas.

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 sêco . . . . .	II	7 10	-
Argolas de ferro . . . . .	I	7 10	-	Automoveis—Vide: Carruagens . . . . .	-	- -	-
Argolas não designadas . . . . .	I	- -	-	Aveia ( <i>grão</i> ) . . . . .	III	11 -	-
Arquim . . . . .	-	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 não designadas . . . . .	I	- -	-	Azeite de oliveira em garrafas ou latas encaixotadas . . . . .	II	2 -	-
Armamento não designado . . . . .	I	- -	-	Azeite de oliveira em quaisquer taras não designadas . . . . .	III	2 -	8
Arnica ( <i>simples ou preparada</i> ) . . . . .	I	- -	-	Azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou em barrilinhos portáteis . . . . .	I	7 10	-
Aros de aço . . . . .	II	8 -	-	Azeitonas em taras não designadas . . . . .	I	9 -	8
Aros de ferro . . . . .	II	8 -	-	Azeviche . . . . .	I	- -	-
Arrebites . . . . .	II	8 -	-	Azinhavre ( <i>açebre</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	-
Arseniato de potássio ( <i>ou de potassa</i> ) . . . . .	I	7 10	-	Azulejos . . . . .	II	8 -	-
Arseniato 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 não designados . . . . .	I	7 10	-				
Artigos de iluminação não designados . . . . .	I	7 10	-				
Artigos de malha ( <i>excepto os de seda</i> ) . . . . .	I	7 10	-				
Artigos de malha de seda . . . . .	I	- -	-				
Artigos não designados . . . . .	I	- -	-				
Árvores vivas . . . . .	I	7 10	-				
Asbesto ( <i>amiante</i> ) em bruto . . . . .	I	7 10	8	B			
Asbesto ( <i>amiante</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 barfo . . . . .	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 fôlha de Flandres . . . . .	I	7 10	-
				Bacias de lúteo ( <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 porco . . . . .	I	9	—	—
Bacias de zinco . . . . .	I	7	10	—	Banheiras (tinhas) de cobre . . . . .	I	7	10	—
Baetas usadas (capas interiores de fardos de tecidos) (a) . . . . .	II	1	—	—	Banheiras (tinhas) de ferro . . . . .	I	7	10	—
Baga de louro . . . . .	II	9	—	8	Banheiras (tinhas) de ferro esmaltado . . . . .	I	7	10	—
Baga de sabugueiro . . . . .	II	9	—	8	Banheiras (tinhas) de fôlha de Flandres . . . . .	I	7	10	—
Bagas não designadas . . . . .	I	—	—	8	Banheiras (tinhas) de pedra . . . . .	I	—	—	—
Bagaço de azeitona . . . . .	III	8	—	—	Banheiras (tinhas) de zinco . . . . .	I	7	10	—
Bagaço de figo . . . . .	III	8	—	—	Barba de baleia (e suas imitações) . . . . .	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 (Tarifa Geral, capítulo xv) . . . . .	—	—	—	—
Bagaços das fábricas de destilação não designados . . . . .	III	12	—	—	Barita cáustica . . . . .	II	7	10	—
Bagaços das fábricas de óleos (excepto os alimentares) . . . . .	III	12	—	—	Barita com sulfato de cobre (para tratamento de plantas) . . . . .	II	9	—	—
Bagaços não designados . . . . .	II	—	—	—	Barita em pedra (sulfato de bário nativo) . . . . .	II	7	10	—
Bagagem . . . . .	I	7	10	—	Barita em pó (sulfato de bário nativo) . . . . .	II	7	10	—
Baguetes de madeira . . . . .	I	7	10	5	Barracas armadas . . . . .	I	—	—	—
Bahus vazios . . . . .	I	7	10	—	Barracas (excepto as de lona) desarmadas . . . . .	II	8	—	—
Balanças de precisão . . . . .	I	—	—	—	Barracas de lona . . . . .	I	7	10	—
Balanças não designados . . . . .	I	7	10	—	Barrelas (lixívias) . . . . .	II	7	10	—
Baldes . . . . .	I	7	10	—	Barricas . . . . .	I	1	—	—
Balões (aerostatos) . . . . .	I	—	—	—	Barricas desarmadas . . . . .	II	1	—	—
Balões dirigíveis (Tarifa Geral, capítulo xv) . . . . .	—	—	—	—	Barrilha (carbonato de sódio em bruto natural) . . . . .	II	7	10	—
Balões para transporte de gases . . . . .	I	1	—	—	Barrinhas (solda) . . . . .	I	7	10	—
Balões de vidro . . . . .	I	7	10	7	Barris . . . . .	I	1	—	—
Balões venezianos . . . . .	I	7	10	—	Barris desarmados . . . . .	II	1	—	—
Balsamos . . . . .	I	—	—	—	Barro de Hespanha (clarificante) . . . . .	III	7	10	—
Balseiros . . . . .	I	—	—	—	Barro em bruto não designado . . . . .	IV	8	—	—
Balseiros desarmados . . . . .	II	—	—	—	Barro em obra ordinária não designada (b) . . . . .	I	7	10	8
Bambus em bruto . . . . .	I	—	—	—	Barro em obra não designada . . . . .	I	7	10	—
Bambus em obra . . . . .	I	—	—	—	Barro lavado . . . . .	IV	8	—	—
Bananas . . . . .	I	9	—	8	Barrotes de madeira ordinária de construção (c) . . . . .	II	3	—	—
Bancos de carpinteiro . . . . .	I	7	10	—	Basalto . . . . .	IV	8	—	—
Bancos não designados . . . . .	I	7	10	5	Básculas . . . . .	I	7	10	—
Bandeiras (signais) . . . . .	I	7	10	—	Batata doce . . . . .	II	9	—	9
Banha com preparo (perfumarias, produtos pharmaceuticos, etc.) . . . . .	I	—	—	—					

(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, eucalipto, fava, 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	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Batatas . . . . .	III	11	—	9	Bisulfato de potássio ( <i>ou de potassa</i> )	I	7	10	—
Bate-estacas . . . . .	II	8	—	—	Bisulfato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . . . .	I	7	10	—
Batoques . . . . .	II	3	—	—	Bisulfito de alumínio ( <i>ou de alumina</i> )	I	7	10	—
Baunilha . . . . .	I	—	—	—	Bisulfito de cálcio ( <i>ou de cal</i> ) . . . .	I	7	10	—
Bebidas espirituosas não designadas	I	2	—	—	Bisulfito de potássio ( <i>ou de potassa</i> )	I	7	10	—
Bebidas fermentadas não designadas	II	2	—	—	Bisulfito de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . . . .	I	7	10	—
Bebidas gazosas não designadas . .	II	2	—	—	Bitas ( <i>ferramentas</i> ) . . . . .	II	7	10	—
Bebidas não designadas . . . . .	I	2	—	—	Blocos artificiais para construções . .	IV	8	—	—
Bengalas . . . . .	I	—	—	—	Blousses ( <i>bórras de lã</i> ) . . . . .	II	7	10	5
Benjoim ( <i>Assa dulcis</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Bobines de cartão ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	—
Benzinas . . . . .	—	4	—	—	Bobines para acondicionamento de ca-				
Benzol . . . . .	I	—	—	—	bos ( <i>eléctricos ou de tracção</i> ) . . . .	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 ( <i>ou de po-</i>					Boiões de louça . . . . .	I	7	10	—
<i>tassa</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Boiões de vidro . . . . .	I	7	10	7
Bicarbonato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . .	I	7	10	—	Bois ( <i>Tarifa Geral, capítulo XIV</i> ) . . . .	—	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 ( <i>ou de potas-</i>					Bolas de carvão vegetal ( <i>combustível</i> )	II	13	—	8
<i>sa</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Bolbos vegetais não designados . . . .	I	7	10	—
Bichromato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . .	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> ) ( <i>b</i> ) . .	—	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 vehiculos de</i>				
Bilhas de fôlha 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 ( <i>Tarifa Geral, capítulo XV</i> ) . .	—	—	—	—
Bilhetes de cartão impressos ( <i>ou mar-</i>	I	7	10	—	Bombas de incêndio desmontadas . .	I	10	—	—
<i>cados</i> ) . . . . .					Bombas para elevar líquidos não desi-				
Bioxalato de potássio ( <i>ou de potassa</i> )	I	—	—	—	<i>gnadas</i> . . . . .	I	10	—	—
Bióxido de bário . . . . .	I	—	—	—	Bombas não designadas . . . . .	I	—	—	—
Bióxido de manganésio . . . . .	IV	8	—	—	Bonecas ( <i>brinquedos</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Biscoitos . . . . .	I	7	10	—	Bonecos ( <i>brinquedos</i> ) . . . . .	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 maxima 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 <i>ou</i> resíduos, <u>não designados,</u>					<u>acondicionado ou em molhos</u> . . . . .	II	11	—	5
<u>do fabrico do gaz de iluminação</u>	III	12	—	—	Buzes ( <i>tubos de cimento armado</i> ) . . . . .	II	8	—	—
Botes ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—					
Boticas ambulantes . . . . .	I	—	—	—					
Botijas de barro ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	8					
Botijas de grés ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	8					
Botões . . . . .	I	—	—	—					
Boulons ( <i>parafusos para rails</i> ) . . . . .	II	8	—	—					
Boxes ( <i>caixas da lubrificação</i> ) . . . . .	II	8	—	—					
Bracejo em bruto <i>não prensado</i> . . . . .	II	7	10	8					
Bracejo em bruto <i>prensado</i> . . . . .	II	7	10	—					
Branco de alvaiade . . . . .	I	7	10	—					
Branco de baleia . . . . .	I	—	—	—					
Branco de chumbo . . . . .	I	7	10	—					
Branco de prata . . . . .	I	—	—	—					
Branco de zinco . . . . .	I	7	10	—					
Branco vegetal . . . . .	I	7	10	—					
Breu . . . . .	II	8	—	—					
Brinquedos . . . . .	I	—	—	—					
Briquetes ( <i>aglomerados de carvão mi-</i>									
<i>neral</i> ) . . . . .	IV	8	—	—					
Brita ( <i>pedra britada</i> ) . . . . .	IV	8	—	—					
Britania ( <i>metal branco</i> ) em bruto . . . . .	I	—	—	—					
Britania ( <i>metal branco</i> ) em obra . . . . .	I	—	—	—					
Brocas . . . . .	I	7	10	—					
Brochas ( <i>cravação</i> ) . . . . .	II	7	10	—					

## C

## Cabazes

Cabecinha . . . . .

Cabelo de cabra . . . . .

Cabelo não designado, em bruto . . . . .

Cabelo em obra . . . . .

Cabides . . . . .

Cabos de bengalas, guarda-chuvas ousombrinhas . . . . .

Cabos de linho . . . . .

Cabos de madeira para ferramentas ouutensílios . . . . .Cabos de matérias fibrosas não desig-nadas . . . . .

Cabos metálicos . . . . .

Cabos com invólucro isolador . . . . .

Cabras (*Tarifa Geral, capítulo xiv*) . . . . .Cabreias (*aparelhos de elevação*) . . . . .

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	—	—
Cabritos (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 amoniacal . . . . .	II	12	—	—
Cacau moído (ou pisado) . . . . .	I	7	10	—	Cal apagada (hydrato de cálcio) . . . . .	II	8	—	—
Cachimbo para fumar . . . . .	I	—	—	—	Cal azotada (cyenamida) . . . . .	IV	12	—	—
Cachimbos (ferragem) . . . . .	I	7	10	—	Cal com alcatrão, lisol ou sulfato de cobre (para tratamento de plantas) . . . . .	II	9	—	—
Cadeados . . . . .	I	7	10	—	Cal chlorada (chloreto de cal) . . . . .	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 cyenamida (cal azotada) . . . . .	IV	12	—	—
Cadeiras não designadas . . . . .	I	7	10	5	Cal da depuração do gaz de iluminação . . . . .	II	12	—	—
Cadernais (poleame) . . . . .	I	7	10	—	Cal hidráulica . . . . .	II	8	—	—
Cadinhos . . . . .	I	—	—	—	Calabres de esparto . . . . .	II	8	—	8
Café artificial . . . . .	I	7	10	—	Calabres de matérias fibrosas não designadas . . . . .	II	8	—	8
Café em bruto . . . . .	I	7	10	—	Calabres metálicos . . . . .	II	8	—	—
Café moído . . . . .	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 (para tratamento de plantas) . . . . .	II	9	—	—
Cairo em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Caldeiras de aço montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—	—
Caixas de bombas de choque . . . . .	II	8	—	—	Caldeiras de cobre montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—	—
Caixas de cartão . . . . .	I	—	—	—	Caldeiras de ferro montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—	—
Caixas de fôlha de Flandres (a) . . . . .	I	1	—	—	Caldeiras não designadas montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—	—
Caixas de lubrificação (boxes) . . . . .	II	8	—	—	Calhas de aço (rails) . . . . .	II	8	—	—
Caixas de papelão . . . . .	I	—	—	—	Calhas de ferro (rails) . . . . .	II	8	—	—
Caixas de pinho (a) . . . . .	I	1	—	—	Calhau . . . . .	IV	8	—	—
Caixas de pinho desarmadas . . . . .	II	1	—	—	Calça . . . . .	IV	12	—	—
Caixas de rodas . . . . .	I	—	—	—	Caloríferos . . . . .	I	7	10	—
Caixas de veículos . . . . .	I	—	—	—	Camarões (ganchos) . . . . .	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 montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	12	—	—
Caixilhos de madeira com ou sem ferragens . . . . .	II	3	—	8					
Caixilhos metálicos (material de construção) . . . . .	II	8	—	—					
Caixilhos para colchões . . . . .	I	7	10	8					
Caixilhos para vagões . . . . .	I	—	—	—					
Caixões para defuntos, vazios . . . . .	I	—	—	—					

(a) Vide complemento de tarifas.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Camions <u>dobrados</u> ou desarmados e <u>desmontados</u> . . . . .	II	1	—	—	Canos de grés . . . . .	I	8	—	6
Camions carregados com mobilia, <u>montados</u> ou não sobre rodas . .	I	7	10	5	Canos de latão . . . . .	I	7	10	—
Camions vazios <u>armados</u> , <u>montados</u> ou não sobre rodas ( <i>Tarifa Geral, capitulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—	Canos de zinco . . . . .	I	7	10	—
Camoêses frescos . . . . .	I	9	—	5	Canotilho de lã . . . . .	I	—	—	—
Camoêses passados . . . . .	II	9	—	—	Canotilho de seda . . . . .	I	—	—	—
Campainhas . . . . .	I	7	10	—	Cantaria com aparelho simples . . .	IV	8	—	—
Campânulas para linhas eléctricas .	I	8	—	—	Cantaria desbastada . . . . .	IV	8	—	—
Campânulas de vidro . . . . .	I	7	10	7	Cantaria em bruto . . . . .	IV	8	—	—
Camphora . . . . .	I	—	—	—	Cantaria em obra . . . . .	I	—	—	—
Camurça . . . . .	I	7	10	6	Capachos . . . . .	I	7	10	—
Canadol . . . . .	—	4	—	—	Caparosa azul ( <i>sulfato de cobre</i> ) . . .	II	9	—	—
Canas ( <i>ou caniços</i> ) comuns em bruto	IV	8	—	—	Caparosa branca ( <i>sulfato de zinco</i> ) . .	II	9	—	—
Canas <u>não designadas</u> , em bruto . .	I	—	—	—	Caparosa verde ( <i>sulfato de ferro</i> ) . .	II	9	—	—
Canas <u>em obra</u> . . . . .	I	—	—	—	Capas de palha para garrafas (a) . .	I	1	—	—
Canastras (a) . . . . .	I	1	—	—	Capitonnés <u>dobrados</u> ou desarmados e <u>desmontados</u> . . . . .	II	1	—	—
Candieiros de iluminação pública . .	II	8	—	—	Capitonnés carregados com mobilia, <u>montados</u> ou não sobre rodas . . .	I	7	10	5
Candieiros <u>não designados</u> . . . . .	I	7	10	—	Capitonnés vazios <u>armados</u> , <u>montados</u> ou não sobre rodas ( <i>Tarifa Geral, capitulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—
Canela . . . . .	I	—	—	—	Cápsulas de metal para garrafas . . .	I	—	—	—
Canelas ( <i>para fio</i> ) (a) . . . . .	I	1	—	—	Cápsulas explosivas carregadas (b) . .	—	4	—	2
Canetas . . . . .	I	—	—	—	Cápsulas vazias para explosivos . . .	I	—	—	—
Canhamaço . . . . .	II	7	10	—	Cápsulas <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—	—
Cânhamo com preparo . . . . .	I	7	10	8	Carbite ( <i>carboneto ou carbureto de cálcio</i> ) . . . . .	—	4	—	—
Cânhamo em bruto <u>não prensado</u> . .	II	7	10	8	Carbonato de amónio ( <i>alcali volatil</i> ) .	I	7	10	—
Cânhamo em bruto <u>prensado</u> . . . .	II	7	10	—	Carbonato de bário ( <i>ou de barita</i> ) . .	II	8	—	—
Cânhamo <u>em obra não designada</u> . .	I	7	10	—	Carbonato de cálcio ( <i>cre</i> ) . . . . .	II	8	—	—
Cânhamo (semente de) : . . . . .	II	7	10	—	Carbonato de cálcio puro ( <i>farmacêutico</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Canhões . . . . .	I	—	—	—	Carbonato de chumbo . . . . .	I	7	10	—
Canoas ( <i>Tarifa Geral, capitulo xv</i> ) . .	—	—	—	—	Carbonato de estrôncio ( <i>ou de estronciana</i> ) . . . . .	II	8	—	—
Canos de aço . . . . .	II	8	—	—	Carbonato de magnésio . . . . .	II	8	—	—
Canos de armas de fogo . . . . .	I	—	—	—	Carbonato de potássio ( <i>ou de potassa</i> ) .	II	7	10	—
Canos de barro . . . . .	I	8	—	6	Carbonato de sódio natural ( <i>barrilha</i> ) .	II	7	10	—
Canos de chumbo . . . . .	I	7	10	—	Carbonato de sódio ( <i>sal de soda</i> ) . . .	II	7	10	—
Canos de cimento armado . . . . .	I	8	—	—	Carboneto de cálcio ( <i>ou carbureto de cálcio</i> ) . . . . .	—	4	—	—
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 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
Carbureto de cálcio (ou carboneto de cálcio) . . . . .	—	4	—	—	Carruagens de caminho de ferro armadas, carregadas sobre vagões ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—
Cardas (pregos para calçado) . . . . .	II	7	10	—	Carruagens de caminho de ferro circulando sobre as suas próprias rodas ( <i>Tarifa geral, capítulo xvi</i> ) . . . . .	—	—	—	—
Cardas para cardar . . . . .	I	7	10	—	Carruagens de caminho de ferro desarmadas ( <i>tanto a caixa como o leito</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Cardo seco . . . . .	I	7	10	—	Carruagens não designadas, armadas e montadas ou não sobre rodas ( <i>Tarifa geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—
Cardo verde . . . . .	II	11	—	5	Cartão asfaltado, embreado ou alcatroado . . . . .	IV	8	—	—
Carnaúba ( <i>cêra vegetal</i> ) em bruto . . . . .	I	7	10	—	Cartão em folhas . . . . .	I	7	10	—
Carnaúba ( <i>cêra vegetal</i> ) em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Cartão inutilizado . . . . .	II	8	—	8
Carne congelada . . . . .	II	9	—	—	Cartão em obra não designada . . . . .	I	—	—	—
Carne ensacada ( <i>sachicharia</i> ) . . . . .	I	9	—	—	Cartão pedra . . . . .	II	8	—	—
Carne fumada . . . . .	I	9	—	—	Cartas de jogar . . . . .	I	—	—	—
Carne salgada . . . . .	II	9	—	—	Cartas geográficas . . . . .	I	—	—	—
Carne seca . . . . .	I	9	—	—	Cartazes . . . . .	I	—	—	—
Carneira ( <i>pele</i> ) em obra . . . . .	I	7	10	—	Cartões furados ( <i>para teares, instrumentos musicais, etc.</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Carneiros ( <i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i> ) . . . . .	—	5	—	—	Cartões ( <i>talas</i> ) para enfardamento de tecidos ( <i>a</i> ) . . . . .	II	1	—	—
Caroços . . . . .	II	—	—	—	Cartonagens . . . . .	I	—	—	—
Carolo de milho . . . . .	IV	8	—	6	Cartuchos de cartão . . . . .	I	—	—	—
Carquêja . . . . .	IV	3	—	5	Cartuchos de papel impressos . . . . .	I	—	—	—
Carrapato ( <i>semente de</i> ) . . . . .	II	10	—	8	Cartuchos de papel ornamentados . . . . .	I	—	—	—
Carrasca ( <i>casca</i> ) de pinho . . . . .	IV	3	—	7	Cartuchos de papel não designados . . . . .	II	7	10	—
Carretas montadas sobre rodas ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—	Cartuchos para armas de fogo, carregados ( <i>b</i> ) . . . . .	—	4	—	2
Carretas desmontadas . . . . .	I	—	—	—	Cartuchos para armas de fogo, descarregados . . . . .	I	—	—	—
Carrinhos para crianças . . . . .	I	—	—	—	Carvão animal acondicionado . . . . .	II	7	10	—
Carrinhos de mão ( <i>para terraplenagens</i> ) . . . . .	I	8	—	—	Carvão animal a granel . . . . .	IV	8	—	—
Carris de aço ( <i>rails</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Carvão de coke a granel . . . . .	IV	8	—	8
Carris de ferro ( <i>rails</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Carvão de coke em sacos . . . . .	IV	8	—	8
Carris velhos ( <i>sucata</i> ) . . . . .	IV	8	—	—	Carvão de pedra a granel . . . . .	IV	8	—	—
Carroá com preparo . . . . .	I	7	10	8	Carvão de pedra em sacos . . . . .	IV	8	—	—
Carroá em bruto . . . . .	II	7	10	8	Carvão sulfo-carbônico . . . . .	I	—	—	—
Carroá em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Carvão vegetal a granel . . . . .	II	13	—	7
Carroças montadas sobre rodas ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—					
Carroças desmontadas . . . . .	I	—	—	—					
Carros de mão não designados . . . . .	I	—	—	—					
Carruagens automoveis ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—					
Carruagens desarmadas ( <i>tanto o jogo como a caixa ou o leito</i> ) . . . . .	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 <u>simples ou atadeiras, mon-</u>				
Casca ( <i>carrasca</i> ) de pinho . . . . .	IV	3	—	7	<u>tadas ou não sobre rodas</u> . . . . .	I	12	—	—
Casca de salgueiro . . . . .	II	13	—	7	Ceiras . . . . .	II	1	—	—
Casca de sôbro . . . . .	II	13	—	7	Ceirões . . . . .	I	7	10	—
Casca de tartaruga . . . . .	I	—	—	—	Celhas de madeira . . . . .	I	—	—	—
Cascalho . . . . .	IV	8	—	—	Celhas de madeira desarmadas . . . .	II	—	—	—
Cascas de ervilhas . . . . .	IV	11	—	5	Celuloide ( <i>objectos de</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Cascas de favas . . . . .	IV	11	—	5	Celulose ( <i>pasta de madeira</i> ) . . . . .	IV	8	—	8
Cascas medicinais . . . . .	I	—	—	—	Cenouras . . . . .	I	9	—	—
Cascas de sementes oleaginosas . .	III	12	—	—	Centeio ( <i>grão</i> ) . . . . .	IV	11	—	—
Cascas para curtimento de coiros,					Centeio verde ( <i>pasto</i> ) em mólhos . .	II	11	—	5
<i>não designadas</i> . . . . .	II	13	—	7	Cepa para queimar . . . . .	IV	3	—	—
Cascas para curtimento servidas ( <i>de-</i>					Cêra em bruto . . . . .	I	7	10	—
<i>pois do banho ou infusão</i> ) a granel	IV	13	—	7	Cêra em obra <i>não designada</i> . . . . .	I	7	10	—
Cascas <i>não designadas</i> para acondi-					Cêra mineral ( <i>ozokerita</i> ) em bruto . .	I	7	10	—
cionamento (a) . . . . .	III	9	—	—	Cêra mineral ( <i>ozokerita</i> ) em obra <i>não</i>				
Cascas <i>não designadas</i> . . . . .	I	—	—	—	<i>designada</i> . . . . .	I	7	10	—
Cascões ( <i>minérios</i> ) <u>não designados</u>	IV	8	—	—	Cêra vegetal ( <i>carnauba</i> ) em bruto . .	I	7	10	—
Cascos de animais ( <i>unhas</i> ) em bruto	IV	8	—	—	Cêra vegetal ( <i>carnauba</i> ) em obra <i>não</i>				
Cascos de animais ( <i>unhas</i> ) em obra	I	—	—	—	<i>designada</i> . . . . .	I	7	10	—
Cascos de madeira . . . . .	I	1	—	—	Cerdas . . . . .	I	—	—	—
Cascos de madeira desarmados . . .	II	1	—	—	Cereais <u>não designados</u> . . . . .	III	—	—	—
Castanhas doces ( <i>confeitaria</i> ) . . . .	I	7	10	—	Cerejas frescas . . . . .	I	9	—	8
Castanhas do Maranhão . . . . .	I	7	10	—	Cerveja . . . . .	II	2	—	—
Castanhas do País, <i>sem preparo</i> . .	II	9	—	—	Cestos (a) . . . . .	I	1	—	—
Castanhas piladas . . . . .	II	9	—	—	Cevada ( <i>grão</i> ) . . . . .	III	11	—	—
Castôr ( <i>pelo ou pele de</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Cevada germinada ( <i>malte</i> ) . . . . .	II	7	10	—
Casulos de seda . . . . .	I	—	—	—	Cevada torrada . . . . .	I	7	10	—
Cataventos . . . . .	I	7	10	—	Cevada verde ( <i>pasto</i> ) em mólhos . .	II	11	—	5
Catres de madeira . . . . .	I	7	10	5	Cevadinha . . . . .	I	7	10	—
Cautchuc em bruto . . . . .	I	10	—	—	Chá . . . . .	I	—	—	—
Cautchuc em obra . . . . .	I	7	10	—	Chá-matte . . . . .	I	—	—	—
Cautchuc em obra inutilizada ( <i>sucata</i> )	I	—	10	—	Chagina ( <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 côr 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 acetylo (a) . . . . .	—	4	—	2
Chapa de vidro polida . . . . .	I	—	—	—	Chloreto de amónio ( <i>ou de amónia</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Chapas de chumbo para pilhas ou acumuladores eléctricos . . . . .	I	7	10	—	Chloreto de bário. . . . .	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>caranguêjas 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 amoníaco</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Charutos medicinais ( <i>boquilhas</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Chlorhydrato de potássio ( <i>ou de potassa</i> ) . . . . .	II	12	—	—
Chaves ( <i>de fechaduras ou cadeados e de latas de conservas ou analogas</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Chloro em dissolução ( <i>água de chloro</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Chaves (ferramenta) . . . . .	I	7	10	—	Chlorofórmio . . . . .	—	4	—	—
Chavetas para rails . . . . .	II	8	—	—	Chocadeiras . . . . .	I	10	—	—
Cherva com preparo. . . . .	I	7	10	8	Chocalhos . . . . .	I	7	10	—
Cherva em bruto não prensada . . . . .	II	7	10	8	Chocas . . . . .	I	7	10	—
Cherva em bruto prensada . . . . .	II	7	10	—	Chocolate . . . . .	I	7	10	—
Cherva em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Chouriços . . . . .	I	9	—	—
Chibos ( <i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i> ) . . . . .	—	5	—	—	Chromo-lithographias . . . . .	I	—	—	—
Chicharo . . . . .	III	11	—	—	Chumaceiras de aço . . . . .	II	8	—	—
Chicória ( <i>raiç de</i> ) em bruto . . . . .	II	7	10	—	Chumaceiras de ferro . . . . .	II	8	—	—
Chicória ( <i>raiç de</i> ) moída ( <i>pisada</i> ). . . . .	I	7	10	—	Chumaceiras não designadas . . . . .	I	7	10	—
Chicória ( <i>raiç de</i> ) torrada . . . . .	I	7	10	—	Chumbo de caça . . . . .	I	7	10	—
Chicória verde ( <i>pasto</i> ) acondicionada ou em mólhos . . . . .	II	11	—	5	Chumbo de solda. . . . .	I	7	10	—
Chifre artificial ( <i>massa para botões ou obra de penteeiro</i> ). . . . .	I	—	—	—	Chumbo em bruto . . . . .	IV	8	—	—
Chifre não designado em bruto . . . . .	II	8	—	—	Chumbo em canos ( <i>tubos</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Chifre não designado em obra . . . . .	I	—	—	—	Chumbo em sucata . . . . .	IV	8	—	—
					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	8
Cinábrio ( <i>vermelhão, sulfureto de mercúrio 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 <u>carvão mineral ou vegetal</u> . . . . .	IV	12	—	—	Cogumelos . . . . .	I	7	10	—
Cinzas de fornos de cal . . . . .	IV	12	—	—	Coiro <u>em obra não designada</u> . . . . .	I	—	—	—
Cinzas de madeira . . . . .	IV	12	—	—	Coiros artificiais . . . . .	I	7	10	—
Cinzas de <u>matérias orgânicas não designadas</u> . . . . .	IV	12	—	—	Coiros artificiais em obra . . . . .	I	—	—	—
Cinzas de ossos . . . . .	IV	12	—	—	Coiros curtidos <i>não designados</i> . . . . .	I	7	10	6
Cirandas . . . . .	I	12	—	—	Coiros secos por curtir . . . . .	II	9	—	6
Cisco de carvão de coke . . . . .	IV	8	—	8	Coiros verdes . . . . .	II	9	—	—
Cisco de carvão mineral <i>não designado</i> . . . . .	IV	8	—	—	Coke a granel . . . . .	IV	8	—	8
Cisco de carvão vegetal . . . . .	II	13	—	—	Coke em sacos . . . . .	IV	8	—	8
Clarificantes para bebidas, <i>não designados</i> . . . . .	I	7	10	—	Cola . . . . .	I	7	10	—
Clavinas . . . . .	I	—	—	—	Colchetes . . . . .	I	—	—	—
Clichés de gravura . . . . .	I	—	—	—	Colchões de arame . . . . .	I	7	10	5
Clichés photographicos . . . . .	I	—	—	—	Colchões de molas . . . . .	I	7	10	5
Clichés de typographia . . . . .	I	—	—	—	Colchões <i>não designados</i> . . . . .	I	7	10	5
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 <u>metais não designados, excepto os preciosos</u> . . . . .	I	7	10	—
Cobalto ( <i>metal</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Colheres de pau . . . . .	II	7	10	—
Cobalto ( <i>minério de</i> ) . . . . .	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	—	2
Cobre laminado . . . . .	II	7	10	—	Colofonia ( <i>resina refinada</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Cobre em obra <i>não designada</i> . . . . .	I	7	10	—	Colza ( <i>semente de</i> ) . . . . .	II	10	—	8
Cobrejões . . . . .	I	7	10	—	<u>Complemento de taras</u> ( <i>acondicionamento interior: palha, papel, casca de arroz, etc., quando contido nas próprias taras; ou externo contendo-as, como caixas com latas ou garrafas, cestos com garrafas, etc.</i> ) (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 (amêndoa de) . . . . .	II	10	—	—					

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) Taxa igual a 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	—
Confeitaria (géneros de) . . . . .	I	7	10	—	Cozinhas económicas (fogareiros de ferro) . . . . .	II	7	10	—
Confetti (papelinhos) . . . . .	I	7	10	—	Cotão de lã (tuniç) . . . . .	II	7	10	5
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	7	Cré (carbonato de cálcio) . . . . .	II	8	—	—
Copos não designados . . . . .	I	—	—	—	Cré phosphatada . . . . .	II	12	—	—
Copra . . . . .	II	10	—	8	Cré pura (carbonato de cálcio pharmacêutico) . . . . .	I	—	—	—
Cordame velho (inutilizado) . . . . .	IV	8	—	8	Creμες (graxas para calçado e coreame) . . . . .	I	7	10	—
Cordão . . . . .	I	—	—	—	Cremonas (fechos para portas) . . . . .	I	7	10	—
Cordas de algodão . . . . .	II	8	—	8	Cremor tártaro . . . . .	I	7	10	—
Cordas de linho . . . . .	II	8	—	8	Creosota medicinal . . . . .	I	—	—	—
Cordas de matérias fibrosas não designadas . . . . .	II	8	—	8	Creosota não designada . . . . .	II	8	—	—
Cordas de tripa . . . . .	I	—	—	—	Crina em bruto . . . . .	I	7	10	8
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	8
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	10	—
Cordel . . . . .	I	7	10	8	Cristal de rocha em bruto . . . . .	I	—	—	—
Cordovão . . . . .	I	7	10	6	Cristal (vidro fino) em obra . . . . .	I	7	10	7
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	—	5					
Cortiça em obra não designada . . . . .	I	—	—	—					
Cortiça em pranchas . . . . .	II	13	—	5					
Cortiça em quadros . . . . .	I	13	—	5					
Cortiça em rólhas . . . . .	I	13	—	4					
Cortiça virgem . . . . .	IV	13	—	5					

(a) Vide complemento de tarifas.



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	—	7
Enxergões . . . . .	I	7	10	5	Espoletas (a) . . . . .	—	4	—	2
Enxofradores . . . . .	I	12	—	—	Esponjas . . . . .	I	—	—	—
Enxofre composto (para tratamento de plantas) . . . . .	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 (flôr de enxofre) . . . . .	II	9	—	—	Essência de naphta . . . . .	—	4	—	—
Enxofre em preparações não designadas . . . . .	I	—	—	—	Essência de petróleo . . . . .	—	4	—	—
Equipamentos militares não designados . . . . .	I	—	—	—	Essência de schistos betuminosos . . . . .	—	4	—	—
Ervilha sêca . . . . .	III	11	—	—	Essência de terebintina (agua-raí comum) . . . . .	I	7	10	—
Ervilha verde . . . . .	I	9	—	—	Essência de terebintina refinada (medicinal) . . . . .	I	—	—	—
Ervilhaca (grão) . . . . .	II	11	—	—	Essências (perfumarias) . . . . .	I	—	—	—
Ervilhaca (feno) não prensada, acondicionada ou em mólhos . . . . .	II	11	—	5	Essências não designadas . . . . .	—	4	—	—
Ervilhaca (feno) prensada . . . . .	IV	11	—	—	Estacas de oliveira (vivas ou mortas) . . . . .	IV	—	—	—
Ervilhaca verde (pasto) em mólhos . . . . .	II	11	—	5	Estambre (lã penteada) . . . . .	I	7	10	—
Escabeches . . . . .	I	7	10	—	Estampas . . . . .	I	—	—	—
Escápulas para carris . . . . .	II	8	—	—	Estanho de solda . . . . .	I	7	10	—
Escápulas não designadas . . . . .	II	7	10	—	Estanho em bruto . . . . .	IV	8	—	—
Escarradeiras . . . . .	I	7	10	—	Estanho em obra não designada . . . . .	I	7	10	—
Escórias não designadas . . . . .	IV	8	—	—	Estanho em sucata . . . . .	IV	8	—	—
Escorvas (a) . . . . .	—	4	—	2	Estanho laminado . . . . .	IV	8	—	—
Escovas . . . . .	II	7	10	—	Estátuas (sem valor artistico) . . . . .	I	—	—	—
Escovilha (terra ou lixo de ourives) . . . . .	I	—	—	—	Estatuetas (sem valor artistico) . . . . .	I	—	—	—
Esmalte em bruto . . . . .	I	—	—	—	Estearina . . . . .	I	7	10	8
Esmeril . . . . .	I	7	10	—	Esteios de ferro (para parreiras) . . . . .	II	8	—	—
Espadas . . . . .	I	—	—	—	Esteios de pedra (para parreiras) . . . . .	IV	8	—	—
Espanadores . . . . .	I	7	10	—	Esteiras . . . . .	I	7	10	—
Espargos . . . . .	I	9	—	—	Esterco . . . . .	IV	12	—	—
Espartilhos . . . . .	I	7	10	—	Estopa com preparo . . . . .	I	7	10	8
Esparto com preparo . . . . .	I	7	10	8	Estopa em bruto não prensada . . . . .	II	7	10	8
Esparto em bruto não prensado . . . . .	II	7	10	8	Estopa em bruto prensada . . . . .	II	7	10	—
Esparto em bruto prensado . . . . .	II	7	10	—	Estopa em obra não designada . . . . .	I	7	10	—
Esparto em obra não designada . . . . .	I	7	10	—	Estopim . . . . .	—	4	—	—
Espathos não designados . . . . .	IV	8	—	—	Estores de madeira . . . . .	I	3	—	—
Especiarias não designadas . . . . .	I	—	—	—	Estores não designados . . . . .	I	7	10	—
Espelhos . . . . .	I	7	10	5	Estribos . . . . .	I	7	10	—
Espermacetti . . . . .	I	—	—	—	Estrumes não designados (excepto lixo de pombo) . . . . .	IV	12	—	—
					Estufas de desinfecção . . . . .	I	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
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 <u>não designados</u> . . . . .	—	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 <u>não designados</u> (a) . . . . .	—	4	—	2	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	—	Farinhas para alimentação de gado <u>em barricas ou sacaria ordinária</u> . . . . .	III	11	—	—
Extractos para tinturaria <u>não designados</u> . . . . .	I	7	10	—	Farinhas <u>não designadas</u> . . . . .	I	7	10	—
Extractos <u>não designados</u> . . . . .	I	—	—	—	Farinheiras . . . . .	I	9	—	—
Extractos taninosos para cortumes, <u>não designados</u> . . . . .	II	7	10	—	Farpas . . . . .	I	—	—	—
					Fasquias de <u>madeira ordinária de construção</u> (b) . . . . .	II	3	—	—
					Fateixas . . . . .	II	8	—	—
					Fato . . . . .	I	7	10	—
					Fava <u>sêca</u> . . . . .	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 <u>não designadas</u> . . . . .	I	7	10	—
					Fechaduras . . . . .	I	7	10	—
					Fechos . . . . .	I	7	10	—
<b>F</b>									
<b>Facas</b> mecânicas ( <i>para cortar papel, picar tabaco, etc.</i> ) . . . . .	I	10	—	—					
Facas <u>não designadas</u> ( <i>excepto as de metaes preciosos</i> ) . . . . .	I	7	10	—					
Fachina ( <i>paus para queimar</i> ) do comprimento máximo de 1 metro . . . . .	IV	3	—	—					
Fagulheiros <u>montados ou não sobre rodas</u> . . . . .	I	12	—	—					
Falcassa . . . . .	II	7	10	8					
Farelos . . . . .	II	11	—	—					
Farinha de arroz <u>em barricas ou sacaria ordinária</u> . . . . .	III	11	—	—					
Farinha de arroz <u>em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u> . . . . .	I	7	10	—					
Farinha de centeio <u>em barricas ou sacaria ordinária</u> . . . . .	III	11	—	—					

(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, 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
Féculas <u>não designadas</u> . . . . .	III	11	—	—	Fibras ( <i>filamentos</i> ) têxteis <u>não designadas</u> , em obra não designada . . . . .	I	7	10	—
Feijão <u>sêco</u> . . . . .	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 <u>sêcos</u> . . . . .	II	9	—	—
Feltros <u>betumados, alcatroados ou asfaltados</u> . . . . .	IV	8	—	—	Figos verdes . . . . .	I	9	—	8
Feltros <u>não designados</u> . . . . .	I	7	10	—	Figuras de cêra . . . . .	I	—	—	—
Feno <u>sêco</u> a granel. . . . .	I	—	—	—	Figuras de <u>matéria prima não designada</u> . . . . .	I	—	—	—
Feno <u>sêco</u> prensado . . . . .	IV	11	—	—	Filaça . . . . .	II	7	10	8
Feno <u>sêco, não prensado, acondicionado ou em mólhos</u> . . . . .	II	11	—	5	Filtros. . . . .	I	7	10	—
Feno verde em mólhos. . . . .	II	11	—	5	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	10	—	—	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 <u>coberto com qualquer metal 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 <u>batido, coado, forjado, fundido ou laminado</u> . . . . .	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	5
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 <u>em obra 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	8
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	8	Fogões. . . . .	I	—	—	8
Fibras ( <i>filamentos</i> ) têxteis <u>não designadas</u> , em bruto, <u>não prensadas</u> . . . . .	II	7	10	8	Fogões de cozinha . . . . .	II	7	10	—
Fibras ( <i>filamentos</i> ) têxteis <u>não designadas</u> , em bruto, <u>prensadas</u> . . . . .	I	7	10	—	Fogos de artifício ( <i>a</i> ) . . . . .	—	4	—	2
					Foguete ( <i>a</i> ) . . . . .	—	4	—	2
					Foices . . . . .	II	12	—	—
					Foles . . . . .	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
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	—	Gesso calcinado . . . . .	II	8	—	—
Galões de seda . . . . .	I	—	—	—	Gesso com sulfato de cobre ( <i>para tratamento de plantas</i> ) . . . . .	II	9	—	—
Galões, não designados, sem ouro nem prata . . . . .	I	7	10	—	Gesso cru em pedra. . . . .	II	12	—	—
Gamelas vazias . . . . .	I	—	—	—	Gesso cru em pó . . . . .	II	12	—	—
Ganchos de tracção ( <i>para vehiculos</i> )	II	8	—	—	Gesso em obra não designada . . . . .	I	—	—	—
Ganchos para cabelo . . . . .	I	—	—	—	Gigos . . . . .	I	1	—	—
Ganchos não designados . . . . .	I	7	10	—	Ginguba (semente de) . . . . .	II	10	—	8
Garfos ( <i>talheres, excepto os de metais preciosos</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Ginjas frescas . . . . .	I	9	—	8
Garrafas de barro ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	8	Ginjas passadas . . . . .	II	9	—	—
Garrafas de cristal . . . . .	I	7	10	7	Giz de alfaiate . . . . .	I	—	—	—
Garrafas de grés ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	8	Giz ( <i>cré</i> ) em bruto . . . . .	II	8	—	—
Garrafas de vidro, ordinárias ( <i>taras</i> ) ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	7	Giz ( <i>cré</i> ) em lápis ou paralelepipedos . . . . .	I	—	—	—
Garrafas de vidro não designadas . . . . .	I	7	10	7	Giz para bilhar . . . . .	I	—	—	—
Garrafões de barro ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	7	Gluten . . . . .	I	7	10	—
Garrafões de grés ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	7	Glycerina . . . . .	I	7	10	—
Garrafões de vidro ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	7	Glycose . . . . .	I	7	10	—
Garraios . . . . .	—	6	—	—	Golpelhas . . . . .	II	1	—	—
Garranos ( <i>Tarifa Geral, capítulo XIV</i> )	—	5	—	—	Goma ( <i>amido</i> ) . . . . .	I	7	10	8
Garroba . . . . .	II	11	—	—	Goma arábica . . . . .	I	7	10	—
Gaz acetylene comprimido . . . . .	—	4	—	—	Goma copal . . . . .	I	7	10	—
Gaz de iluminação comprimido . . . . .	—	4	—	—	Goma de peixe . . . . .	I	7	10	—
Gazes não designados comprimidos	—	4	—	—	Goma laca . . . . .	I	7	10	—
Gazmile . . . . .	—	4	—	—	Gomas não designadas . . . . .	I	—	—	—
Gazoleno . . . . .	—	4	—	—	Gonzos para portas . . . . .	I	7	10	—
Gazolina . . . . .	—	4	—	—	Gordura mineral . . . . .	I	7	10	—
Gelatina . . . . .	I	7	10	—	Gorduras não designadas . . . . .	II	7	10	—
Gêlo ( <i>água comum gelada</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Grades agrícolas . . . . .	II	12	—	—
Gelosias ( <i>persianas</i> ) de ferro . . . . .	II	8	—	—	Grades de madeira ( <i>a</i> ) . . . . .	I	1	—	—
Gelosias ( <i>persianas</i> ) de madeira . . . . .	I	3	—	—	Grades de madeira desarmadas. . . . .	II	1	—	—
Genebra ( <i>bebida</i> ) . . . . .	I	2	—	—	Grainha . . . . .	II	11	—	—
Gengibre . . . . .	I	—	—	—	Gramma (semente de) . . . . .	II	11	—	—
Geradores de vapor montados ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—	—	Grampos (ferragem) . . . . .	I	7	10	—
Gergelim (semente de) . . . . .	II	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
<b>J</b>				Lã de camelo . . . . .	II	7 10	—
Jaspe em bruto . . . . .	IV	8 —	—	Lã em fio ( <i>fio de lã</i> ) . . . . .	I	7 10	—
Jaspe em pó. . . . .	I	— —	—	Lã lavada em rama . . . . .	II	7 10	—
Jaspe em obra. . . . .	I	— —	—	Lã penteada ( <i>estambre</i> ) . . . . .	I	7 10	—
Jaulas para transporte de animais. .	I	1 —	—	Lã suja . . . . .	II	7 10	8
Jaulas para transporte de animais, desarmadas . . . . .	I	1 —	—	Lã tecida . . . . .	I	7 10	—
Joeiras . . . . .	I	12 —	—	Lacas <i>não designadas</i> . . . . .	I	7 10	—
Jogos de rodas, montados . . . . .	I	— —	—	Lacre . . . . .	I	— —	—
Jogos <u>não designados</u> . . . . .	I	— —	—	Ladrilhos de barro ordinário ( <i>tijolo</i> ). .	IV	8 —	—
Jumentos ( <i>Tarifa Geral, capítulo xiv</i> )	—	5 —	—	Ladrilhos de mármore . . . . .	II	— —	—
Junça em bruto . . . . .	II	7 10	—	Ladrilhos de vidro . . . . .	I	7 10	—
Junça em obra. . . . .	II	7 10	—	Ladrilhos <u>não designados</u> . . . . .	II	8 —	—
Junco para atar . . . . .	I	7 10	—	Lagedo . . . . .	IV	8 —	—
Junco ( <i>varas de</i> ) em bruto . . . . .	I	7 10	—	Lages de vidro . . . . .	I	7 10	—
Junco ( <i>varas de</i> ) em obra . . . . .	I	7 10	—	Lamas. . . . .	IV	12 —	—
Juta com preparo . . . . .	I	7 10	8	Laminadores. . . . .	I	— —	—
Juta em bruto, <i>não prensada</i> . . . . .	II	7 10	8	Lâmpadas para soldar ( <i>ferramenta</i> )	I	7 10	—
Juta em bruto, <i>prensada</i> . . . . .	II	7 10	—	Lâmpadas <u>não designadas</u> . . . . .	I	7 10	—
Juta <u>em obra não designada</u> . . . . .	I	7 10	—	Lamparinas . . . . .	I	7 10	—
<b>K</b>				Lançadeiras . . . . .	I	7 10	—
Kainite . . . . .	IV	12 —	—	Lanchas ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> )	—	— —	—
Kaolino em bruto . . . . .	IV	8 —	—	Landes ( <i>bolotas</i> ) sem preparo . . . . .	II	9 —	—
Kersoleno. . . . .	—	4 —	—	Lanítite ( <i>para pavimentos</i> ) . . . . .	II	8 —	—
Kiosques armados. . . . .	I	— —	—	Lanternas . . . . .	I	7 10	—
Kiosques desarmados . . . . .	II	8 —	—	Lápis . . . . .	I	— —	—
<b>L</b>				Laranjas frescas . . . . .	I	9 —	8
Lã artificial ( <i>mungo</i> ) . . . . .	II	7 10	—	Lascas de madeira ( <i>para queimar</i> ). .	IV	3 —	—
Lã cardada . . . . .	I	7 10	—	Lascas de <u>metais não preciosos</u> . . .	IV	8 —	—
Lã de cabra ( <i>cachemira</i> ) . . . . .	II	7 10	—	Latão em bruto . . . . .	II	7 10	—
				Latão em sucata . . . . .	II	8 —	—
				Latão laminado . . . . .	II	7 10	—
				Latão em obra <i>não designada</i> . . . . .	I	7 10	—
				Latas ( <i>α</i> ) . . . . .	I	1 —	—
				Lavatórios. . . . .	I	7 10	5
				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 <u>conservado, concentrado, condensado, esterilizado, etc.</u> . . . . .	I	7 10	—
				Leitos de madeira . . . . .	I	7 10	5
				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	—	—	Lithargírio ( <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	—	—	—	Lixívia não designadas . . . . .	II	7	10	—
Letras de imprensa ( <i>typo</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Lixo comum não designado . . . . .	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 não designados . . . . .	I	—	—	—	Locomóveis, montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	12	—	—
Licores pharmacêuticos . . . . .	I	—	—	—	Lôdo . . . . .	IV	12	—	—
Licores não designados . . . . .	I	2	—	—	Lona em peça . . . . .	I	7	10	—
Ligas metálicas não designadas, em bruto . . . . .	I	—	—	—	Lonas para enfiamento, usadas (a) . . . . .	II	1	—	—
Ligas metálicas não designadas, em obra . . . . .	I	—	—	—	Louça de alumínio . . . . .	I	—	—	—
Ligas para soldar ( <i>solda</i> ) não designadas . . . . .	I	7	10	—	Louça de barro ordinária . . . . .	I	7	10	8
Ligroína . . . . .	—	4	—	—	Louça de barro não designada . . . . .	I	7	10	—
Limalha de metais não preciosos . . . . .	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>fructa</i> ) . . . . .	I	9	—	8	Louça de ferro coberto com metais . . . . .	I	7	10	—
Limões frescos . . . . .	I	9	—	8	Louça de ferro esmaltado . . . . .	I	7	10	—
Limos . . . . .	IV	12	—	—	Louça de ferro não designada . . . . .	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 não designada . . . . .	I	7	10	—
Linhagem usada ( <i>capas de fardos</i> ) (a) . . . . .	II	1	—	—	Louro ( <i>em fôlhas ou ramos</i> ) . . . . .	II	11	—	5
Linhas ( <i>excepto as de seda</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Lousa em bruto . . . . .	IV	8	—	—
Linhas de seda . . . . .	I	—	—	—	Lousa em chapas . . . . .	IV	8	—	—
Linho com preparo . . . . .	I	7	10	8	Lousa em lâminas ( <i>telhas ou telhões</i> ) . . . . .	IV	8	—	—
Linho em bruto . . . . .	II	7	10	8					
Linho em obra não designada . . . . .	I	7	10	—					
Linoleum ( <i>oleados</i> ) . . . . .	I	7	10	—					

(a) Vide complemento de tarifas.

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
Lousa em obra não designada . . .	I	—	—	Madeira de castanho em varas rachadas	II	3	—
Lousas para escrever ( <i>naturais ou imitações</i> ) . . . . .	I	—	—	Madeira de pinho nacional em tóros, por descascar . . . . .	II	3	—
Lunetas . . . . .	I	—	—	Madeira de tinturaria . . . . .	I	7	10
Lúpulo . . . . .	II	7	10	Madeira nacional em tóros do comprimento máximo de 1 metro . . . . .	IV	3	—
Lustres . . . . .	I	7	10	Madeira ordinária de construção (a) aplainada (b) . . . . .	II	3	—
Luvas de cairo . . . . .	I	7	10	Madeira ordinária de construção (a) aparelhada (b) . . . . .	II	3	—
Luvas de crina . . . . .	I	7	10	Madeira ordinária de construção (a) desbastada . . . . .	II	3	—
Luvas não designadas . . . . .	I	—	—	Madeira ordinária de construção (a) em bruto . . . . .	II	3	—
Luzerna ( <i>semente de</i> ) . . . . .	II	11	—	Madeira ordinária de construção (a) em obra de carpinteiro ( <i>portas, janelas, etc.</i> ) . . . . .	II	3	—
Luzerna ( <i>feno</i> ) prensada . . . . .	IV	11	—	Madeira ordinária de construção (a) serrada . . . . .	II	3	—
Luzerna verde em mólhos . . . . .	IV	11	—	Madeira para marcenaria . . . . .	I	—	—
				Madeira serrada para caixas . . . . .	II	1	—
				Madeira serrada não designada, em bruto . . . . .	II	—	—
				Madeira serrada em obra não designada	I	—	—
				Madrepérola . . . . .	I	—	—
				Magnésia . . . . .	I	—	—
				Magnésio . . . . .	I	—	—
				Malachite ( <i>minério de cobre</i> ) . . . . .	I	—	—
				Malaguetas em conserva . . . . .	I	7	10
				Malaguetas frescas . . . . .	I	9	—
				Malaguetas passadas . . . . .	I	9	—
				Malas vazias . . . . .	I	7	10
				Malhos de ferro . . . . .	II	7	10
				Malhos de pau . . . . .	II	12	—
				Malte ( <i>cevada germinada</i> ) preparado	I	7	10
				Malte ( <i>cevada germinada</i> ) sem preparo	II	7	10
				Mandioca ( <i>farinha de pau</i> ) . . . . .	I	7	10
				Manganésio ( <i>mineral de</i> ) . . . . .	IV	8	—
				Mangueiras . . . . .	I	7	10
				Manilhas de barro . . . . .	I	8	—
				Manilhas de cimento armado . . . . .	I	8	—
<b>M</b>							
<b>Macacos</b> ( <i>aparelhos para elevação</i> ) . . . . .	I	7	10				
Maças frescas . . . . .	I	9	—				
Maçarocas ( <i>milho em</i> ) . . . . .	IV	11	—				
Macas montadas ou não sobre rodas	I	—	—				
Machados . . . . .	II	7	10				
Machas-fêmeas ( <i>ferragem</i> ) . . . . .	I	7	10				
Máquinas agrícolas não designadas, montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	12	—				
Máquinas de calcular . . . . .	I	—	—				
Máquinas de costura . . . . .	I	7	10				
Máquinas de escrever . . . . .	I	—	—				
Máquinas de photographia . . . . .	I	—	—				
Máquinas de relojoaria . . . . .	I	—	—				
Máquinas não designadas, montadas ou não sobre rodas . . . . .	I	10	—				
Maços de ferro . . . . .	II	7	10				
Maços de madeira . . . . .	II	7	10				
Madeira aplainada não designada . . . . .	I	—	—				
Madeira aparelhada não designada	I	—	—				
Madeira cortada para vasilhame . . . . .	II	3	—				

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

(b) É considerada madeira aparelhada, a madeira imperfeitamente aplainada 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	—	—	6	Material grosso, não designado, para					
Mantas (cobertores) . . . . .	I	7	10	—	—	edificações, sondagens, construção					
Manteiga de cacau. . . . .	I	—	—	—	—	ou reparação de pontes, estradas e					
Manteiga de porco. . . . .	I	9	—	—	—	vias férreas. . . . .	II	8	—	—	—
Manteiga de vaca . . . . .	I	7	10	—	—	Material grosso, não designado, para					
Manuscritos. . . . .	I	7	10	—	—	festejos ou feiras . . . . .	II	8	—	—	—
Mapas . . . . .	I	—	—	—	—	Material oleícola não designado . . .	II	—	—	—	—
Marfim em bruto . . . . .	I	—	—	—	—	Material vinário não designado. . . .	II	—	—	—	—
Marfim em obra . . . . .	I	—	—	—	—	Matérias corantes (para estampania ou					
Margas (terras) . . . . .	IV	12	—	—	—	tinturaria) não designadas . . . . .	I	7	10	—	—
Margarina . . . . .	I	7	10	—	—	Matérias explosivas não designa-					
Mariscos em conserva . . . . .	I	7	10	—	—	das (a) (b) . . . . .	—	4	—	—	2
Mariscos sem preparo . . . . .	II	9	—	—	—	Matérias fecaes . . . . .	IV	12	—	—	—
Marmelos frescos . . . . .	I	9	—	—	8	Matérias inflamáveis não designadas (b)	—	4	—	—	2
Mármore desbastado : . . . . .	IV	8	—	—	—	Matérias perigosas não designadas (a)	—	4	—	—	2
Mármore em bruto . . . . .	IV	8	—	—	—	Mato . . . . .	IV	3	—	—	5
Mármore polido . . . . .	I	—	—	—	—	Mato comprimido. . . . .	IV	12	—	—	—
Mármore serrado . . . . .	IV	8	—	—	—	Mechas de artilharia (b) . . . . .	—	4	—	—	2
Mármore em obra não designada . .	I	—	—	—	—	Mechas de enxofre . . . . .	II	9	—	—	—
Marmorina (para pavimentos) . . .	II	8	—	—	—	Mechas de minas (b) . . . . .	—	4	—	—	2
Marretas . . . . .	II	7	10	—	—	Medicamentos não designados . . . .	I	—	—	—	—
Martelos . . . . .	II	7	10	—	—	Medidas não designadas . . . . .	I	7	10	—	—
Massa de bagaço de sementes oleagi-						Mel . . . . .	I	7	10	—	—
nosas (excepto as alimentares) . .	IV	12	—	—	—	Melaço. . . . .	I	7	10	—	—
Massa de madeira . . . . .	IV	8	—	—	8	Melancias . . . . .	I	9	—	—	6
Massa de papel : . . . . .	IV	8	—	—	8	Melassin . . . . .	III	11	—	—	—
Massa de purgueira . . . . .	IV	12	—	—	—	Melões . . . . .	I	9	—	—	5
Massa de tomates . . . . .	I	7	10	—	8	Mercearia (generos de) não designada	I	7	—	—	—
Massa de vidraceiro . . . . .	I	7	10	—	—	Mercúrio (azougue). . . . .	I	—	—	—	—
Massa isoladora . . . . .	I	7	10	—	—	Merlim . . . . .	I	7	10	—	8
Massa para rôlos typographicos . .	I	7	10	—	—	Mesas de bilhar. . . . .	I	7	10	—	5
Massaroquinha . . . . .	II	7	10	—	—	Metal branco não designado em bruto	I	—	—	—	—
Massas alimenticias não designadas <sup>a</sup>	I	7	10	—	—	Metal branco não designado em					
Massas não designadas . . . . .	I	—	—	—	—	obra . . . . .	I	—	—	—	—
Material de incêndios montado sobre						Metais não designados (excepto os pre-					
rodas (Tarifa Geral, capítulo xv)	—	—	—	—	—	ciosos) em bruto . . . . .	II	7	10	—	—
Material de incêndios desmontado. .	I	—	—	—	—	Metais não designados (excepto os pre-					
Material de empresas theatrais (see-						ciosos) em obra lisa. . . . .	I	7	10	—	—
nario, adereços e acessórios) não						Metais não designados (excepto os pre-					
designado. . . . .	II	—	—	—	—	ciosos) em obra não designada . . .	I	—	—	—	—

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

(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
Nitrato de estrôncio ( <i>ou de estron- ciana</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Oleados <i>não designados</i> . . . . .	I	7	10	—
Nitrato de ferro . . . . .	I	7	10	—	Oleína . . . . .	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 figados 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 <i>não designado</i> . . . .	I	9	—	8
					Óleo de petróleo (a) . . . . .	I	9	—	—
					Óleo de purgueira . . . . .	I	9	—	8
					Óleo de resina . . . . .	I	9	—	8
					Óleo de ricino ( <i>mamona</i> ) . . . . .	I	—	—	8
					Óleo de sebo . . . . .	I	9	—	8
					Oleonaphta ( <i>oleo para lubrificação</i> ) .	I	9	—	8
					Oleophine ( <i>oleo para lubrificação</i> ) . .	I	9	—	8
					Óleos industriais <u>não designados</u> . .	I	9	—	8
					Óleos <u>não designados</u> . . . . .	I	—	—	—
					Opalina laminada ( <i>para revestimento de paredes</i> ) . . . . .	I	7	10	—
					Ópio . . . . .	I	—	—	—
					Orchata ( <i>bebida</i> ) . . . . .	I	2	—	—
					Órgãos ( <i>instrumentos musicais</i> ) . . .	I	—	—	—
					Ornatos de barro ( <i>material de cons- trução</i> ) . . . . .	I	8	—	8
					Ornatos de cimento ( <i>material de cons- trução</i> ) . . . . .	I	8	—	—
					Ornatos de fibro-cimento ( <i>material de construção</i> ) . . . . .	I	8	—	—
					Ornatos de gesso ( <i>material de cons- trução</i> ) . . . . .	I	8	—	—

## 0

Objectos de peso inferior a 100 kilo-  
gramas por metro cúbico (*Tari-  
fa Geral, artigo 60.º*) não designa-  
dos . . . . .

Obra de caldeireiro não designada . .

Obra de cesteiro não designada . . .

Obra de correeiro não designada . . .

Obra de marceneiro não designada . .

Obra de oculista não designada . . .

Obra de peleiro não designada . . .

Obra de serralheiro não designada . .

Obra de vassoureiro não designada . .

Obreias . . . . .

Obuzes . . . . .

Ocres (*ocas*) em bruto . . . . .

Ocres (*ocas*) preparados (*ou manipu-  
lados*) . . . . .

Ódres . . . . .

(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</i> , <i>não prensada</i> , <u>acondicionada ou em mólhos</u> . . . . .	II	11	—	5
Ossos secos 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</i> ( <i>excepto 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</u> , em salmoira <u>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 azedas</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Papel de embrulho <i>não designado</i> (a) . . . . .	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>lixa</i> ) . . . . .	I	7	10	—
Óxido de zinco . . . . .	I	7	10	—	Papel em sobrescritos . . . . .	I	7	10	—
Ozokerita ( <i>cêra mineral</i> ) em bruto . . . . .	I	7	10	—	Papel impresso . . . . .	I	7	10	—
Ozokerita ( <i>cêra 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 relêvo, etc.</i> ) . . . . .	I	—	—	—
					Papel para cigarros ( <i>mortalhas</i> ) . . . . .	I	—	—	—
					Papel para forrar casas, <u>envernizado</u> <u>ou aveludado</u> , imitações de coiro . . . . .	I	7	10	—
					Papel para forrar casas <i>não designado</i> . . . . .	II	7	10	—
					Papel pergaminho . . . . .	I	—	—	—
					Papel sensibilizado ( <i>para photographia</i> ) . . . . .	I	—	—	—
<b>P</b>									
Padiolas . . . . .	II	8	—	—					
Painço ( <i>milho miúdo</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 vehiculos de rodas, <u>não desi-</u>				
Papelinhos ( <i>confetti</i> ) . . . . .	I	7	10	—	<u>gnadas</u> . . . . .	I	—	—	—
Parafina . . . . .	I	7	10	8	Pederneira em bruto ( <i>silex</i> ) . . . . .	IV	8	—	—
Parafusos para rails ( <i>boulons, tire-</i>					Pederneira moída ( <i>pó de pedra</i> ) . . .	IV	8	—	—
<i>fonds</i> ) . . . . .	II	8	—	—	Pederneiras montadas . . . . .	I	7	10	—
Parafusos <u>não designados</u> . . . . .	II	7	10	—	Pedra artificial em blocos . . . . .	IV	8	—	—
Paralelepípedos ( <i>de todas as qualida-</i>					Pedra artificial em obra <u>não designada</u>	I	—	—	—
<i>des</i> ) para calcetamento. . . . .	IV	8	—	—	Pedra britada . . . . .	IV	8	—	—
Paramentos . . . . .	I	—	—	—	Pedra de afiar, montada. . . . .	I	7	10	—
Pára-ratos . . . . .	I	7	10	—	Pedra de afiar, desmontada . . . . .	IV	8	—	—
Parquet ordinário ( <i>soalho aplainado</i> )	II	3	—	8	Pedra de amolar, montada . . . . .	I	7	10	—
Parquets finos ( <i>mosaico de madeira</i> )	I	—	—	—	Pedra de amolar, desmontada . . . .	IV	8	—	—
Pás de aço . . . . .	II	12	—	—	Pedra de gesso . . . . .	IV	12	—	—
Pás de ferro . . . . .	II	12	—	—	Pedra de moer ( <i>mós de moinho</i> ) . . .	IV	8	—	—
Pás de madeira . . . . .	II	12	—	—	Pedra hume ( <i>alumen</i> ) . . . . .	II	7	10	—
Passas de frutas <u>não designadas</u> . .	II	9	—	—	Pedra lavrada . . . . .	I	—	—	—
Passemanarias. . . . .	I	—	—	—	Pedra lithographica. . . . .	I	—	—	—
Pasta de alcaçuz. . . . .	I	—	—	—	Pedra moída . . . . .	IV	8	—	—
Pasta de bagaços de sementes olea-					Pedra para cal . . . . .	IV	8	—	—
<i>ginasas (excepto as alimentares)</i>	IV	12	—	—	Pedra pomes . . . . .	I	7	10	—
Pasta de madeira . . . . .	IV	8	—	8	Pedra <u>não designada</u> com aparelho				
Pasta de papel . . . . .	IV	8	—	8	simples . . . . .	IV	8	—	—
Pastas para limpar metais . . . . .	I	7	10	—	Pedra <u>não designada</u> desbastada. . .	IV	8	—	—
Pastas <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—	—	Pedra <u>não designada</u> em bruto . . .	IV	8	—	—
Pastelaria ( <i>gêneros de</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Pedra <u>não designada</u> em obra <u>não de-</u>				
Pastilhas doces ( <i>confeitaria</i> ) . . . .	I	7	10	—	<u>signada</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 <u>seco não designado</u> . . . . .	II	7	10	—
Peças de armas <u>não designadas</u> . . .	I	—	—	—	Peles curtidas <u>não designadas</u> . . . .	I	7	10	6
Peças de artilharia desmontadas . .	I	—	—	—	Peles em obra <u>não designada</u> . . . .	I	—	—	—
Peças de máquinas agrícolas . . . .	II	12	—	—	Peles para agasalho ( <i>ou adórno</i> ) . . .	I	—	—	—
Peças de máquinas de calcular . . . .	I	—	—	—	Peles <u>secas</u> por curtir. . . . .	II	9	—	6
Peças de máquinas de costura . . . .	I	7	10	—	Peles verdes . . . . .	II	9	—	—
Peças de máquinas de escrever . . . .	I	—	—	—	Pelica . . . . .	I	7	10	6
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 amorfo (vermelho) . . .	—	4	—
Peneiros (ou peneiras) . . . . .	I	12	—	Phosphoro comum (branco) (a) . . .	—	4	2
Penisco (semente) . . . . .	IV	11	—	Phosphoros (acendalhas) . . . . .	—	4	—
Penas de aves domésticas, prensadas	II	9	—	Phosphoros de Bengala (a) . . . . .	—	4	2
Penas de aves domésticas, não prensadas . . . . .	I	—	—	Photogénio . . . . .	—	4	—
Penas não designadas . . . . .	I	—	—	Photographia (artigos não designados de) . . . . .	I	—	—
Penas metálicas . . . . .	I	—	—	Photographias-impressões . . . . .	I	—	—
Pentes . . . . .	I	—	—	Pias de cimento armado . . . . .	II	8	—
Pêras frescas . . . . .	I	9	8	Pianos . . . . .	I	—	—
Pêras passadas . . . . .	II	9	—	Pias (bacias) de louça . . . . .	I	7	10
Perchloreto de ferro . . . . .	I	—	—	Pias de pedra . . . . .	II	8	—
Perfumarias . . . . .	I	—	—	Piassaba em bruto . . . . .	II	7	10
Pergaminho . . . . .	I	—	—	Piassaba em obra . . . . .	II	7	10
Perlasse (potassa em bruto da América) . . . . .	II	7	10	Picaretas . . . . .	II	12	—
Permanganato de potássio (ou de potassa) . . . . .	I	—	—	Picratos (a) . . . . .	—	4	2
Pêros frescos . . . . .	I	9	5	Pilhas eléctricas . . . . .	I	7	10
Pêros 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 (gelosias) de ferro . . . . .	II	8	—	Pimentos frescos . . . . .	I	9	—
Persianas (gelosias) de madeira . . . . .	I	3	—	Pimentos secos . . . . .	II	9	—
Pesos de metal . . . . .	I	7	10	Pincéis (e artefactos similares para pintura) . . . . .	I	7	10
Petardos (detonantes) (a) . . . . .	—	4	2	Pingo . . . . .	I	9	—
Petróleo para iluminação (b) . . . . .	I	9	—	Pinhas . . . . .	IV	3	5
Petróleo em rama . . . . .	—	4	—	Pinho em rama . . . . .	IV	3	7
Pevides . . . . .	II	7	—	Pinhões . . . . .	II	9	—
Pez (pixe) . . . . .	II	8	—	Pipas . . . . .	I	1	—
Pharóis (lanternas) . . . . .	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 (ou de cal) em bruto, em pedra, em pó ou triturado	IV	12	—	Pita em obra não designada . . . . .	I	7	10
Phosphato de potássio (ou de potassa)	I	7	10	Pixe mineral (coaltar) . . . . .	II	8	—
Phosphato de sódio (ou de soda) . . . . .	I	7	10	Pixe (peç) . . . . .	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 (para rails) . . . . .	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 (para estradas ou caminhos de ferro) . . . . .	II	8	—
Placas rotatórias desmontadas . . . .	II	8	—	Potassa (carbonato de potássio) do comércio . . . . .	II	7	10
Plantas medicinais . . . . .	I	—	—	Potassa carbonatada . . . . .	II	7	10
Plantas tintórias (para tinturaria) . .	I	7	10	Potassa cáustica (hydrato de potássio) . . . . .	II	7	10
Plantas vivas não designadas . . . .	I	7	10	Potassa refinada . . . . .	II	7	10
Plataformas rotatórias desmontadas	II	8	—	Potes de barro . . . . .	I	7	10
Plombagina (graphite) . . . . .	I	—	—	Pôtros (Tarifa Geral, capítulo xiv) . .	—	5	—
Plumas . . . . .	I	—	—	Poudrette (adubo) . . . . .	IV	12	—
Pó de carvão mineral . . . . .	IV	8	—	Pozolana . . . . .	II	8	—
Pó de carvão vegetal . . . . .	II	13	—	Pranchas de impressão . . . . .	I	—	—
Pó de goma (amido) . . . . .	I	7	10	Pranchetas para rails (éclisses) . . .	II	8	—
Pó de lã . . . . .	I	—	—	Pratos de cartão (papel) . . . . .	I	7	10
Pó de pedra (pederneira moída) . . .	IV	8	—	Pratos para balanças . . . . .	I	7	10
Pó de sapatos (negro de fumo) . . .	II	7	10	Pratos não designados (excepto os instrumentos músicos e os de metais preciosos) . . . . .	I	7	10
Pó de vidro . . . . .	I	7	10	Precintas de ferro, arame, etc., usadas	II	1	—
Pó insecticida . . . . .	II	9	—	Pregaria não designada . . . . .	II	7	10
Pós não designados . . . . .	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 lithographicas . . . . .	I	10	—
Polpa de madeira . . . . .	IV	8	—	Prensas typographicas . . . . .	I	10	—
Polpas melaçadas . . . . .	IV	11	—	Prensas não designadas . . . . .	I	10	—
Pólvoras (a) . . . . .	—	4	—	Preparações pharmaceuticas não designadas . . . . .	I	—	8
Polvorinhos vazios . . . . .	I	—	—	Preparados químicos não designados . . . . .	I	—	8
Pomadas . . . . .	I	—	—	Preparados taninosos para cortumes não designados . . . . .	II	7	10
Pontas de metal (cravos) . . . . .	II	7	10	Presuntos . . . . .	I	9	—
Porcas de parafusos . . . . .	II	7	10	Produtos químicos não designados . .	I	—	8
Porcos (Tarifa Geral, capítulo xiv)	—	5	—	Projecteis carregados (a) . . . . .	—	4	—
Porcelana em bruto (kaolino) . . . .	IV	8	—	Projecteis não designados descarregados . . . . .	I	—	—
Porcelana (louça de) . . . . .	I	7	10	Pulverizadores agrícolas . . . . .	I	12	—
Porcelana em obra não designada . .	I	—	—	Punhais . . . . .	I	7	10
Portas de ferro onduladas . . . . .	II	8	—	Purgueira (semente de) . . . . .	II	10	—
Portas de fornalha . . . . .	II	8	—				
Portas de forno . . . . .	II	8	—				
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 (b) . . . . .	II	3	—				

(a) Carga máxima por vagão, 5 toneladas.

(b) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: Amieiro, amoreira, azinheiro, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, chonpo, calipto, 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
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	—	5
					Rama de oliveira (verde ou seca) . . . . .	IV	—	—	—
					Rama de pinho . . . . .	IV	3	—	7
					Ramia (urtiga branca) com preparo . . . . .	I	7	10	8
					Ramia (urtiga branca) em bruto . . . . .	II	7	10	8
					Ramia (urtiga branca) em obra não designada . . . . .	I	7	10	—
					Rapé . . . . .	I	7	10	—
					Ráphia . . . . .	I	7	10	8
					Raspa de cascos de animais, para adubo . . . . .	IV	12	—	—
					Raspa de chifres, para adubo . . . . .	IV	12	—	—
					Raspa de chifres, não designada . . . . .	I	—	—	—
					Raspa de coiro . . . . .	II	12	—	—
					Raspa de cortiça acondicionada . . . . .	IV	13	—	7
					Raspa de cortiça a granel . . . . .	IV	13	—	5
					Raspa de peles . . . . .	IV	12	—	—
					Raspa de unhas, para adubo . . . . .	IV	12	—	—
					Rastilho . . . . .	—	4	—	—
					Ratoeiras . . . . .	I	7	10	—
					Realejos . . . . .	I	—	—	—
					Rebolos montados . . . . .	I	7	10	—
					Recipientes metálicos . . . . .	II	1	—	—
					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	8
					Rêdes para pesca . . . . .	II	7	10	8
					Rêdes de pesca, inutilizadas . . . . .	IV	8	—	8
					Rêdes não designadas . . . . .	I	—	—	—
					Regadores . . . . .	I	7	10	—
					Réguas (artigo de desenho) . . . . .	I	—	—	—
					Réguas de madeira para molduras (baguettes) . . . . .	I	7	10	5
					Régulo de antimônio (antimônio cru) . . . . .	II	—	—	—
					Relhas (para arados ou charruas) . . . . .	II	12	—	—
<b>Q</b>									
Quadros . . . . .	I	—	—	—					
Quadros (troços) de cortiça . . . . .	I	13	—	5					
Quadros de lousa para escrever . . . . .	I	—	—	—					
Quartolas . . . . .	I	1	—	—					
Quartolas desarmadas . . . . .	II	1	—	—					
Quartzo em pedra . . . . .	IV	8	—	—					
Quartzo triturado ou moído . . . . .	IV	8	—	—					
Quássia . . . . .	I	—	—	—					
Quebracho . . . . .	I	7	10	—					
Queijos . . . . .	I	7	10	—					
Quina . . . . .	I	—	—	—					
Quinino . . . . .	I	—	—	—					
Quinquilharias não designadas . . . . .	I	—	—	—					
<b>R</b>									
Rails (carris) . . . . .	II	8	—	—					
Raiz de alcaçuz . . . . .	I	—	—	5					
Raiz de angélica . . . . .	I	—	—	—					
Raiz de canas (ou caniços) do país . . . . .	IV	8	—	6					
Raiz de chicória em bruto . . . . .	II	7	10	—					
Raiz de chicória moída . . . . .	I	7	10	—					
Raiz de chicória torrada . . . . .	I	7	10	—					
Raiz de milho . . . . .	IV	8	—	6					
Raizes para tinturaria não designadas . . . . .	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
Relógios ( <i>excepto os de algibeira</i> ) . . . . .	I	—	—	Retalhos de alfaiate . . . . .	II	7 10	—
Remos . . . . .	II	3	—	Retalhos de papel ( <i>aparas</i> ) (a) . . . . .	IV	8	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	8
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 não designados</u> ( <i>excepto carnes, miudezas, chifres e unhas</i> ) . . . . .	IV	12	—	Retortas de grés . . . . .	I	7 10	8
Resíduos de carvão de coke . . . . .	IV	8	8	Retortas de plumbagina . . . . .	I	—	—
Resíduos de carvão mineral <i>não designados</i> . . . . .	IV	8	—	Retortas de vidro . . . . .	I	7 10	7
Resíduos de carvão vegetal ( <i>cisco</i> ) . . . . .	II	13	—	Retretes inodoras ( <i>water-closets</i> ) . . . . .	I	7 10	—
Resíduos de destillação <u>não designados</u> ( <i>excepto os de figo e os alimentares</i> ) . . . . .	III	12	—	Retrós . . . . .	I	—	—
Resíduos de fabricação de açúcar ( <i>excepto os alimentares</i> ) . . . . .	III	12	—	Revolvers . . . . .	I	—	—
Resíduos de fabricação de cerveja . . . . .	III	8	—	Rhigoleno . . . . .	—	4	—
Resíduos de fabricação de féculas ( <i>excepto os alimentares</i> ) . . . . .	III	12	—	Rhuibarbo . . . . .	I	—	—
Resíduos de fabricação de óleos ( <i>excepto os alimentares</i> ) . . . . .	IV	12	—	Rhum . . . . .	I	2	—
Resíduos de fabricação de sabão . . . . .	III	8	—	Ricino (semente de) . . . . .	II	10	8
Resíduos de fabricação de velas de iluminação . . . . .	III	8	—	Ripas de <u>madeira ordinária de construção</u> (b) . . . . .	II	3	—
Resíduos de fabricas de cortumes, ( <i>casca servida</i> ) a granel . . . . .	IV	13	7	Roçadoiras ( <i>foices</i> ) . . . . .	II	12	—
Resíduos de metalurgia <i>não designados</i> . . . . .	IV	8	—	Rodas de <u>aço ou de ferro</u> para veículos, <i>não designadas</i> . . . . .	II	8	—
Resíduos de lã para adubo . . . . .	IV	12	—	Rodas de <u>aço ou de ferro</u> montadas nos eixos . . . . .	I	—	—
Resíduos da moagem de cereais . . . . .	III	11	—	Rodas de <u>aço ou de ferro não designadas</u> , desmontadas ( <i>excepto rodas para vehiculos</i> ) . . . . .	I	10	—
Resíduos <u>não designados do fabrico do gaz de iluminação</u> . . . . .	III	12	—	Rodas de madeira . . . . .	I	—	—
Resíduos <u>ou fragmentos córneos, ossos e pilosos não designados</u> . . . . .	IV	12	—	Rodas revestidas de cautchuc . . . . .	I	—	—
Resíduos <u>não designados</u> . . . . .	II	—	—	Rodas <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—
Resina ( <i>colophonia</i> ) . . . . .	I	—	—	Rodelas de cautchuc . . . . .	I	7 10	—
Resinas <u>não designadas</u> ( <i>ordinárias</i> ) . . . . .	II	8	8	Rodelas de metal . . . . .	I	—	—
Respigadores . . . . .	II	12	—	Rojão ( <i>bolo para alimentação de cães</i> ) . . . . .	IV	—	—
				Rolão . . . . .	III	11	—
				Roldanas ( <i>poleame</i> ) . . . . .	I	7 10	—
				Rólhas de cortiça . . . . .	I	13	4
				Rólhas <u>não designadas</u> . . . . .	I	—	—
				Rólos de imprensa . . . . .	I	7 10	—
				Rosalgar ( <i>arsenio vermelho</i> ) . . . . .	II	—	—
				Rosários . . . . .	I	—	—
				Rosmaninho . . . . .	I	7 10	5
				Rotim com preparo . . . . .	II	7 10	—

(a) Vide complemento de tarifas.

(b) A designação «Madeira ordinária de construção» compreende: amieiro, amoreira, azinheiro, carvalho, casquinha, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalypto, faia, 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, nítro</i> ) . . . . .	IV	12	—	—
					Salmoira . . . . .	IV	8	—	—
					Salsaparrilha . . . . .	I	—	—	—
					Salicylato de potássio ( <i>ou de potassa</i> ) . . . . .	I	—	—	—
					Salicylato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . . . . .	I	—	—	—
					Sandálias . . . . .	I	—	—	—
					Sândalo . . . . .	I	—	—	—
<b>S</b>					Sandaraca ( <i>resina purificada</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Sabão mole . . . . .	II	9	—	—	Sangue fresco . . . . .	IV	8	—	—
Sabão ordinário em barras . . . . .	II	9	—	—	Sangue seco . . . . .	IV	12	—	—
Sabonetes . . . . .	I	7	10	—	Sanguesugas . . . . .	I	—	—	—
Sacaria <i>não designada</i> . . . . .	II	1	—	—	Saponaria . . . . .	I	7	10	—
Sacos de caça . . . . .	I	—	—	—	Sardas salgadas . . . . .	II	7	10	—
Sacos de café . . . . .	I	7	10	—	Sardinhas em conserva . . . . .	I	7	10	—
Sacos de coiro . . . . .	I	—	—	—	Sardinhas em salmoira . . . . .	II	7	10	—
Sacos de papel, impressos ( <i>ou ornamentados</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Sardinhas prensadas em barricas . . . . .	II	7	10	—
Sacos de papel <i>não designados</i> . . . . .	II	7	10	—	Sardinhas prensadas em latas encaixotadas . . . . .	II	7	10	—
Sacos de viagem . . . . .	I	—	—	—	Sardinhas salgadas . . . . .	II	7	10	—
Sachos ou sacholas . . . . .	II	12	—	—	Sardinhas salpicadas . . . . .	II	7	10	—
Sais de anilina . . . . .	I	7	10	—	Sargaço seco . . . . .	IV	12	—	—
Sagu . . . . .	I	7	10	—	Sarro de vinho . . . . .	I	7	10	—
Saibro . . . . .	IV	8	—	—	Scenário ( <i>adereços e acessórios de theatro não designados</i> ) . . . . .	II	—	—	—
Sal amargo . . . . .	I	—	—	—	Sêbo em bruto . . . . .	II	7	10	—
Sal amoníaco . . . . .	I	7	10	—	Sêbo em velas . . . . .	I	7	10	—
Sal comum ( <i>marinho ou gema</i> ) a granel . . . . .	IV	8	—	—	Sêbo refinado . . . . .	I	7	10	—
Sal comum ( <i>marinho ou gema</i> ) empacotado . . . . .	II	7	10	—	Secantes para pintura . . . . .	I	7	10	—
Sal comum ( <i>marinho ou gema</i> ) em sacos . . . . .	IV	8	—	—	Seda em bruto ( <i>casulos</i> ) . . . . .	I	—	—	—
Sal comum servido ( <i>resalga</i> ) . . . . .	IV	12	—	—	Seda manipulada . . . . .	I	—	—	—
Sal de azedas ( <i>oxalato de potássio</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Sedeiros . . . . .	I	—	—	—
Sal de estanho ( <i>chloreto de estanho</i> ) . . . . .	I	7	10	—	Ségas . . . . .	II	12	—	—
Sal de Homberg ( <i>ácido bórico refinado</i> ) . . . . .	I	—	—	—	Segadoras ( <i>gadanhas</i> ) . . . . .	II	12	—	—
Sal de potassa ( <i>carbonato de potássio refinado</i> ) . . . . .	II	7	10	—	Seiva de pinheiro com preparo . . . . .	I	—	—	—
Sal de Saturno ( <i>acetato de chumbo</i> ) . . . . .	I	7	10	—	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
Sêlos de chumbo . . . . .	I	—	—	Siphões de vidro . . . . .	I	7	10
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	—
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 sódio</i> ) . . . . .	II	7	10
Serapilheira para enfardamento, usada . . . . .	II	1	—	Soda refinada . . . . .	II	7	10
Serpentinas de papel ( <i>fitas</i> ) . . . . .	I	7	10	Sola . . . . .	I	7	10
Serpentinas para destilação ( <i>e fins análogos</i> ) . . . . .	I	10	—	Soldas ( <i>ligas para soldar</i> ) . . . . .	I	7	10
Serpentinas 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, <i>milococo</i> ( <i>semente de</i> ) . . . . .	II	11	—
Serras <u>não designadas</u> . . . . .	II	7	10	Sorveteiras . . . . .	I	7	10
Signalis <u>explosivos ou detonantes</u> ( <i>b</i> ) . . . . .	—	4	—	Sublimado corrosivo ( <i>bichloreto de mercurio</i> ) . . . . .	I	—	—
Signalis de via férrea <u>não designados</u>	II	8	—	Sucata de armamento . . . . .	II	8	—
Signalis <u>não designados</u> . . . . .	I	—	—	Sucata de <u>metais não preciosos, uão designada</u> . . . . .	IV	8	—
Silex ( <i>pederneira</i> ) em bruto . . . . .	IV	8	—	Sucata de vidro . . . . .	IV	8	—
Silex ( <i>pederneira</i> ) em pó . . . . .	IV	8	—	Sucrosa . . . . .	III	11	—
Silex ( <i>pederneira</i> ) montada . . . . .	I	7	10	Sulfaro de alumínio ( <i>ou de alumina</i> ) . . . . .	I	7	10
Silicato azul de cobalto . . . . .	I	—	—	Sulfato de amônio ( <i>ou de amônia</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	—	—
				Sulfato de sódio ( <i>ou de soda</i> ) . . . . .	II	8	—
				Sulfato de zinco . . . . .	II	9	—
				Sulfito de alumínio ( <i>ou de alumina</i> ) . . . . .	I	7	10
				Sulfito de cálcio ( <i>ou de cal</i> ) . . . . .	II	7	10

(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 fôlha . . . . .	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	—	7	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</i> prensada . . . . .	I	—	—	—	Tangerinas frescas . . . . .	I	9 — 8
Superphosphato de cálcio ( <i>ou de cal</i> ) mineral . . . . .	IV	12	—	—	Tanino . . . . .	I	7 10 —
Superphosphato de cálcio ( <i>ou de cal</i> ) de phosphoração . . . . .	IV	12	—	—	Tanques de ferro . . . . .	II	8 — —
					Tapeçaria ( <i>excepto a de seda</i> ) . . . . .	I	7 10 —
					Tapeçaria de seda . . . . .	I	— — —
					Tapetes de peles . . . . .	I	— — —
					Tapioca . . . . .	I	7 10 —
					Tararas montadas ou não sobre rodas	I	12 — —
					Taras não designadas, que conservem cheias ou vazias igual volume e que sejam frágeis . . . . .	I	1 — —
					Taras não designadas que conservem o mesmo volume cheias ou vazias e que não sejam frágeis . . . . .	I	1 — —
					Taras não designadas, cujo volume se reduza quando vazias . . . . .	II	1 — —
					Tártaro ( <i>sarro de vinho</i> ) . . . . .	I	7 10 —
					Tartaruga em bruto . . . . .	I	— — —
					Tartaruga em obra ( <i>natural ou imitação</i> ) . . . . .	I	— — —
					Teares . . . . .	I	10 — —
					Tecidos de seda . . . . .	I	— — —
					Tecidos metálicos . . . . .	I	7 10 —
					Tecidos <u>não designados</u> . . . . .	I	7 10 —
					Técum ( <i>linho da Bahia</i> ) com preparo . . . . .	I	7 10 8
					Técum ( <i>linho da Bahia</i> ) em bruto . . . . .	II	7 10 8
					Técum ( <i>linho da Bahia</i> ) <u>em obra não designada</u> . . . . .	I	7 10 —
<b>T</b>							
<b>Tabaco</b> em rama . . . . .	I	7	10	8			
Tabaco fabricado . . . . .	I	7	10	—			
Tabelas de bilhar . . . . .	I	—	—	—			
Tábuas <u>de madeira ordinária de construção</u> (a) . . . . .	II	3	—	—			
Tábuas ( <i>talas</i> ) para enfardamento de tecidos (b) . . . . .	II	1	—	—			
Taboinhas . . . . .	I	3	—	—			
Tabua em bruto . . . . .	II	8	—	—			
Tabua em obra . . . . .	I	7	10	5			
Tachas ( <i>pregos</i> ) . . . . .	II	7	10	—			
Tacos de bilhar . . . . .	I	—	—	—			
Talas de junta ( <i>éclisses</i> ) . . . . .	II	8	—	—			
Talco com sulfato de cobre ( <i>para tratamento de plantas</i> ) . . . . .	II	9	—	—			

(a) A designação «Madeira ordinária de construção» comprehende: amieiro, amoreira, azinheiro, 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 communs do país.

(b) Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis			Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis			Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Tela <u>betumada, alcatroada ou asphaltada</u> . . . . .	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 <i>preparadas</i> para pintura . . . . .	I	7	10	—	—	Tinas de banho, de ferro esmaltado . . . . .	I	7	10	—	—
Telha de ardósia . . . . .	IV	8	—	—	—	Tinas de banho, de fôlha de Flândres . . . . .	I	7	10	—	—
Telha de barro vidrada . . . . .	I	7	10	—	—	Tinas de banho, de pedra . . . . .	I	—	—	—	—
Telha de barro <i>não designada</i> . . . . .	IV	8	—	—	—	Tinas de banho, de zinco . . . . .	I	7	10	—	—
Telha de fibro-cimento . . . . .	IV	8	—	—	—	Tintas para autographia . . . . .	I	—	—	—	—
Telha metálica . . . . .	II	8	—	—	—	Tintas de aguarela . . . . .	I	—	—	—	—
Telha de vidro . . . . .	I	7	10	—	—	Tintas de óleo em bisnagas ( <i>ou frascos</i> ) . . . . .	I	—	—	—	—
Telhões de ardósia . . . . .	IV	8	—	—	—	Tintas <u>não designadas</u> . . . . .	I	7	10	—	—
Telhões de barro, vidrados . . . . .	I	7	10	—	—	Tirefonds para rails . . . . .	II	8	—	—	—
Telhões de barro <i>não designados</i> . . . . .	IV	8	—	—	—	Tochas . . . . .	I	7	10	—	—
Telhões de fibro-cimento . . . . .	IV	8	—	—	—	Tocheiros . . . . .	I	—	—	—	—
Telhões metálicos . . . . .	II	8	—	—	—	Tôjo comprimido . . . . .	IV	12	—	—	—
Telhões de vidro . . . . .	I	7	10	—	—	Tôjo moído . . . . .	IV	11	—	—	—
Tenders desarmados ( <i>tanto a caixa como o leito</i> ) . . . . .	I	—	—	—	—	Tôjo sêco . . . . .	IV	3	—	—	5
Tenders armados, <i>carregados sobre vagões</i> ( <i>Tarifa Geral, capítulo xv</i> ) . . . . .	—	—	—	—	—	Toldos . . . . .	I	7	10	—	—
Tenders transitando sobre as suas próprias rodas ( <i>Tarifa Geral, capítulo xvi</i> ) . . . . .	—	—	—	—	—	Tomates frescos . . . . .	I	9	—	—	8
Tensores de rosca ( <i>tornos, ferramenta</i> ) . . . . .	II	7	10	—	—	Tomates salgados . . . . .	I	9	—	—	8
Terebintina comum ( <i>agua-raiz</i> ) . . . . .	I	7	10	—	—	Tonéis . . . . .	I	—	—	—	—
Terebintina refinada ( <i>medicinal</i> ) . . . . .	I	—	—	—	—	Tonéis desarmados . . . . .	II	1	—	—	—
Terra de carvão vegetal . . . . .	II	13	—	—	—	Torçal . . . . .	I	—	—	—	—
Terra de ourives ( <i>ou de industria, escovilha</i> ) . . . . .	I	—	—	—	—	Torcidas . . . . .	I	7	10	—	—
Terra ( <i>varredura</i> ) de cereais . . . . .	III	11	—	—	—	Torneiras . . . . .	I	7	10	—	—
Terra vegetal . . . . .	IV	12	—	—	—	Tornos de apertar . . . . .	I	7	10	—	—
Terras corantes em bruto . . . . .	IV	8	—	—	—	Tornos de torneiar . . . . .	I	10	—	—	—
Terras manipuladas . . . . .	I	7	10	—	—	Tôros de madeira nacional do comprimento máximo de 1 metro . . . . .	II	3	—	—	—
Terras preparadas . . . . .	I	7	10	—	—	Tôros de pinho nacional por descascar . . . . .	II	3	—	—	—
Terras <u>não designadas</u> . . . . .	IV	8	—	—	—	Torradores de café . . . . .	I	7	10	—	—
Tesoiras mecânicas . . . . .	I	10	—	—	—	Toucinho . . . . .	II	9	—	—	—
Tesoiras <i>não designadas</i> . . . . .	I	7	10	—	—	Toiros . . . . .	—	6	—	—	—
Tijolos de barro . . . . .	IV	8	—	—	—	Tourteaux ( <i>para alimentação de animais</i> ) . . . . .	II	11	—	—	—
Tijolos de vidro . . . . .	I	7	10	—	—	Trambulhia ( <i>lenha</i> ) . . . . .	IV	3	—	—	—
Tijolos <u>não designados</u> . . . . .	II	8	—	—	—	Trapo de lã sujo, para adubo . . . . .	IV	12	—	—	—
Tinas ( <i>dornas</i> ) de madeira armadas	I	—	—	—	—	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
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 <i>não designados</i> . . .	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	—
Vehículos <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> )	—	—	—
Vehículos <u>para transportes terrestres, não designados, desmontados</u> . . .	I	—	—	Viaturas militares desmontadas . . .	I	—	—
Vehículos 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 cêra . . . . .	I	7	10	Vidraça polida . . . . .	I	—	—
Velas de estearina . . . . .	I	7	10	Vidraça sem côr ( <i>não polida, comum</i> )	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 spermaceti . . . . .	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 em chapa polida . . . . .	I	—	—
Ventiladores de grés . . . . .	I	8	—	Vidro moldado para construções ( <i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lajes</i> ) . . . . .	I	7	10
Ventiladores <u>não designados</u> . . . .	I	7	10	Vidro <u>em obra não designada</u> . . . .	I	7	10
Ventoinhas . . . . .	I	10	—	Vidro quebrado . . . . .	IV	8	—
Verdete ( <i>azêbre</i> ) . . . . .	I	7	10	Vigas de ferro . . . . .	IV	8	—
Verduras <u>não designadas</u> ( <i>para ornamentações</i> ) <u>acondicionadas ou em molhos</u> . . . . .	II	11	—	Vigas de <u>madeira ordinária de construção</u> ( <i>a</i> ) . . . . .	II	8	—
Vêrga em bruto . . . . .	II	8	—	Vime em bruto . . . . .	II	8	—
Vêrga em obra . . . . .	I	7	10	Vime em obra . . . . .	I	7	10
Vermelhão ( <i>cinábrio, sulfureto de mercúrio nativo</i> ) . . . . .	I	7	10	Vinagre comum <u>em barris simples ou ôdres</u> . . . . .	IV	2	—
Vermífugos ( <i>para usos agrícolas</i> ) . .	II	9	—	Vinagre comum <u>em vasilhame simples de madeira não designado</u> . .	IV	2	—
Vernizes em frascos . . . . .	I	—	—	Vinagre comum <u>em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes</u> . . . . .	II	2	—
Vernizes <u>não designados</u> . . . . .	I	7	10	Vinagres de toilette . . . . .	I	—	—

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

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicáveis	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Vinho de maçãs ( <i>cidra</i> ) . . . . .	II	2	—
Vinhos medicinais . . . . .	I	—	—
Vinhos não designados em barris simples ou ôdres . . . . .	IV	2	8
Vinhos não designados em vasilhame simples de madeira não designado . . . . .	IV	2	8
Vinhos não designados em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes . . . . .	II	2	—
Visceras de animais . . . . .	I	—	—
Visco . . . . .	I	7	10
Vitelas ( <i>Tarifa Geral, capítulo XIV</i> ) . . . . .	—	5	—
Vitelos ( <i>Tarifa Geral, capítulo XIV</i> ) . . . . .	—	5	—
Vitraes ( <i>vidraça pintada</i> ) . . . . .	I	—	—
Vitrines . . . . .	I	7	10
Vitriolo ( <i>ácido sulfúrico</i> ) ( <i>a</i> ) . . . . .	III	4	—
Volumes de peso inferior a 100 kilogramas por metro cúbico ( <i>Tarifa Geral, artigo 60.<sup>o</sup></i> ) . . . . .	—	—	—
Vosgeline . . . . .	I	7	10
<b>W</b>			
Wagons — Vide: Vagões . . . . .	—	—	—
Water-closets ( <i>retretes</i> ) . . . . .	I	7	10

(a) Esta mercadoria fica sujeita, quando for taxada pela Tarifa Geral, as 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

Linhas de Leste e Norte e seus ramais, de Lisboa a Cintra e Tórres Vedras, de Tórres 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 FERRO PORTUGUESES

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

Linhas 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 1912

### CAPITULO 1.º — Registo e guia, aviso de chegada e impostos de selo 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 a 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 telégrafo, 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 telégrafo, 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 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 esses 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 reembolso) 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. <sup>a</sup> classe Réis	2. <sup>a</sup> classe Réis	3. <sup>a</sup> classe Réis	1. <sup>a</sup> classe Réis	2. <sup>a</sup> classe Réis	3. <sup>a</sup> classe Réis
A de preço não inferior a 100 réis nem superior a 400 réis . . . . .	\$010	\$010	\$010	—	—	—
B de preço superior a 400 réis mas inferior a 500 réis . . . . .	\$030	\$020	\$010	—	—	—
C de preço igual ou superior a 500 réis mas inferior a 1.000 réis . . . . .	\$030	\$020	\$010	\$010	\$010	\$010
D de preço egual ou superior a 1.000 réis . . . . .	\$030	\$020	\$010	\$020	\$020	\$020
E assignatura por praso não superior a um anno . . . . .	\$200	\$100	\$050	\$200	\$150	\$100

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 assignatura) 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:

- 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;
- Aos bilhetes COLECTIVOS applicam-se tantas taxas quantos forem os passageiros que as devam segundo a escala supra;
- 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;
- Sendo alugado algum COMBÓIO ESPECIAL, vehiculo ou parte do vehiculo, os impostos incidem unicamente 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;
- No caso de SERVIÇO COMBINADO COM PAISES ESTRANGEIROS, os impostos recairão no bilhete em relação ao preço do trânsito em Portugal, quer seja portugueza, quer estrangeira a estação em que for vendido;
- Quando, pelo facto de MUDANÇA DE CLASSE, o preço do transporte atingir ou exceder a importância fixada para a incidência dalguma das taxas, cobrar-se-hão os impostos correspondentes ao custo total da passagem;
- Os BILHETES MIXTOS (de mais de uma classe) consideram-se, para os efeitos destes impostos, como da mais elevada das classes para que sirvam;
- Não são devidos estes impostos pelas cobranças suplementares para MUDANÇA DE CLASSE OU DE VEHICULO salvo as hipóteses da alinea 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.
- Nos BONUS, a incidência 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\$600 réis mensais	300 réis
	B—De mais de 3\$600 até 10\$000 réis mensais.....	600 »
	C—De mais de 10\$000 réis mensais, por cada 10\$000 réis mensais ou fracção indivisivel.....	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, vehiculos 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 exceda o que é transportado gratuitamente, ficam sujeitas ao pagamento dos direitos de manutenção sobre o peso excedente, tão sómente.
- 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 applicável às requisições de rótulos para devolução de taras ou encerados, embora essas devoluções se não façam em expedições regularmente organizadas.

### Condições particulares d'este §:

- 1.<sup>a</sup> Estas taxas serão applicadas ao pêsso sobre que incide a taxa do transporte.
- 2.<sup>a</sup> 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 feição peculiar dos volumes, ou em consequência da sua má arrumação nos vagões pelo pessoal dos expedidores, excepto se estes quizerem pagar o preço correspondente ao dito mínimo.
- 3.<sup>a</sup> 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 pêsso, 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 dispuzer dos meios próprios para as levar a efeito.
- 4.<sup>a</sup> A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, comtanto que: o pêsso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada vehiculo; o volume não ultrapasse as dimensões do «gabarito»; e as condições do carregamento não comprometam a segurança do transporte.
- 5.<sup>a</sup> Havendo renúncia do expedidor ao *Aviso de chegada* serão pagos, em todos os casos, os direitos de carga e descarga.
- 6.<sup>a</sup> Quando restar espaço num vagão considerado «completo» e esse espaço fôr aproveitado para outra carga, as vantagens da «concessão» estabelecida na condição 2.<sup>a</sup> só aproveitarão a primeira parte do carregamento.

**N. B.** Os donos dos vehiculos 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 necessario, para segurança ou conveniência do transporte, que as rodas sejam separadas dos vehiculos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operação.

### § 2.<sup>o</sup> Material circulante para caminhos de ferro transitando sobre as suas próprias rodas:

Evoluções e manobras à partida e à chegada: cada eixo montado..... 200 réis

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

### § 3.<sup>o</sup> Animais (excepto os indicados no § 1.<sup>o</sup>):

Bois, vacas, cavalos, pôtros, 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 pêsso de qualquer dos animais aqui designados expressamente, seja qual fôr a quantidade ou espécie dos animais carregados.....	700 »
Por pêsso 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 deste 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 neste artigo serão aplicados aos dois envios, considerados independentemente.

2.ª Para a aplicação das taxas fixadas neste 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 deste 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 accidentes devidos a avaria dos aparelhos ou culpa do pessoal dos expedidores ou consignatários.

Quando forem cobrados os direitos deste artigo não serão applicadas 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 effectuadas mediante requisição feita nos impressos especiais para tal fim postos 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 atrazo 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 atrazo 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 fracção indivisível de 50 kilogramas e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerancia .....	10 réis
Mínimo de cobrança { por cada bagagem .....	20 »
{ por cada uma das demais expedições a que se refere este parágrafo.....	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 comboio 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 períodos 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 às bagagens registadas ou a registrar, 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 destes quando queiram retirá-los, satisfazendo previamente 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 deste artigo:**

Por fracção indivisível de 100 kilogramas 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 »
Mínimo de cobrança .....	50 »

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

Pelo primeiro período de 24 horas depois do prazo de tolerância .....	200 réis
Por fracção 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 *camions* ou *capitonnés* (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com mobília; quaisquer vehiculos que não pesem mais de 200 kilogramas, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

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

Por fracção indivisível de 100.000 réis declarados e por período também indivisível de 24 horas, depois do prazo de tolerância .....	20 réis
Mínimo de cobrança.....	100 »

§ 7.º **Transportes fúnebres:**

Por caixão, caixa ou urna e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância .....	1.000 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 applicável aos animais pequenos taxados a pêso e não prejudica a cobrança integral dos direitos de armazenagem estabelecidos no § 1.º

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

## CAPITULO IV — Estacionamento de vagões

### Artigo 8.º

Por vagão e pelo primeiro período indivisível de 24 horas de demora ....	1.000 réis
Por vagão e período indivisível de 24 horas de demora passadas as primeiras 24 horas.....	2.000 réis

Os vagões requisitados para transporte nos termos do artigo 9.º, os **vagões completos** cujo carregamento incumba aos expedidores, ou ao qual elles tenham que prestar coadjuvação; e os **vagões completos** cuja descarga incumba aos destinatários ou à qual elles 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 o 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 pôsto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário até às 9,30 horas, o mais tardar: — até às 17,30 horas do mesmo dia;
- b) Sendo o vagão pôsto 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 esse 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 d'este máximo de 10, augmentado 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 elle 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 elle 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 pôsto 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.ª) 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 minimo 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 vehiculo, excedentes a dez (10). Mas, se o citado material especial fôr pôsto à disposição de quem não o haja pedido por iniciativa e conveniência da Companhia, não terão efeito algum as estipulações d'este 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 kilómetro.

Minimo de cobrança por encerado: 200 réis.

(a) Quando o impedimento da alfândega provier 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 numero, 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 à razão de 100 réis por encerado e período indivisível de 24 horas, com o mínimo de 17000 réis por encerado.

Em qualquer dos casos supra, os encerados considerar-se hão 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 à 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 retôrno 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 applicáveis.

### 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 repêso pagará:

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

### Condições:

1.ª 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.ª 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.ª Sendo pedida a repesagem de remessas expedidas por **vagão completo** em estação que não tenha báscula, o repêso 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-ha, 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
Mínimo 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 vapor 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 Vehículos<sup>1</sup> e embarcações:**

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

**4.º Transportes fúnebres:**

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

**5.º Animais (excepto os taxados a pêso):**

Bois, vacas, cavalos, pôtros, 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, accidentes ou avarias devidas a culpa dos expedidores ou consignatários e do seu pessoal.

**Artigo 13.º—Atracação às 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 véla.....	1:500 réis
Figueira da Foz.....	Vapores.....	1:500 réis
	Navios de véla.....	750 réis

No quinto dia e seguintes:

Lisboa.....	Vapores.....	4:000 réis
	Navios de véla.....	2:000 réis
Figueira da Foz.....	Vapores.....	2:000 réis
	Navios de véla.....	1:000 réis

**Condições:**

1.ª A atracação será por escala, segundo a ordem da recepção das requisições escriptas 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.

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

2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Na escala a que se refere a condição 1.<sup>a</sup> só poderão ser inscritos os navios que, ao ser feita a requisição, estejam fundeados no porto 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 porto onde os vapores hajam recebido a última carga a desembarcar no caminho de ferro, e o da chegada provável a Lisboa ou a Figueira. Terão preferência na atracação, entretanto, os vapores inscritos na escala que primeiro chegarem a qualquer destes portos, respectivamente.

4.<sup>a</sup> O navio que perder a sua vez na escala de atracação não será substituído; o seu turno competirá ao navio imediatamente inscrito depois d'elle, e assim sucessivamente.

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

5.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> Havendo excesso de cobrança em virtude das disposições deste artigo e do parágrafo antecedente, a estação reembolsará ao requisitante o que elle houver pago a mais, depois de estar desatracado o navio.

6.<sup>a</sup> Não é permitida a atracação de navios que não conduzam a bordo piloto oficial do porto, e que não tragam no costado as competentes defesas.

7.<sup>a</sup> É prohibido prender amarras aos pegões das pontes.

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

9.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> A Companhia tem o direito de preferência, independente de inscrição, na atracação às pontes das embarcações que tragam carga a sua consignação própria, ou que tenham que a receber própria da Companhia.

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

12.<sup>a</sup> O tempo para a carga ou descarga dos navios atracados é regulado pela seguinte tabela:

	Vapores		Navios de vela
	Na Figueira Por dia Toneladas	Em Lisboa Por dia Toneladas	Lisboa ou Figueira 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
Géneros 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.<sup>a</sup> 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 destes, pelos respectivos capitães de porto.

#### Artigo 14.<sup>o</sup>—Desinfecção dos vagões que tenham servido ao transporte de gado

Quando, segundo o Capitulo 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.<sup>o</sup> do referido Regulamento, mediante a cobrança aos expedidores ou aos consignatários, conforme o transporte seja pago a partida ou a chegada, das seguintes taxas:

##### Por cabeça

Cavalos, potros e garranos . . . . .	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 ellas transitem, salvo no caso de trasbordo nas estações fronteiriças ou nas de entroncamento de linhas de diferente Administração.

Estas taxas são também applicáveis 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 naquellas 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 RÓCIO — LISBOA

## CONDIÇÕES GERAIS DE APLICAÇÃO

DAS

### TARIFAS ESPECIAIS INTERNAS

DE

#### PEQUENA VELOCIDADE

Em vigor desde 20 de Janeiro de 1912

#### CONDIÇÕES GERAIS

1.<sup>a</sup> **Aplicação de officio.** — Não declarando o remetente, por escrito, na nota de expedição, que deseja fazer uso de determinada tarifa, a Companhia applicará de officio, segundo a natureza e as condições do transporte, a tarifa mais barata.

§ 1.<sup>o</sup> Nenhuma tarifa especial interna de pequena velocidade será applicada quando o remetente usar da faculdade de renunciar ao *Aviso de chegada*.

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

§ 2.<sup>o</sup> As tarifas especiaes internas são unicamente applicáveis ás 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 ás observações nellas exaradas ficarão sujeitos aos preços e condições da Tarifa Geral sendo observados os preceitos que estabelece o seu artigo 57.<sup>o</sup>

2.<sup>a</sup> **Zona de acção das tarifas especiaes internas.** — A applicação das tarifas especiaes 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 validas, quando se trate de tarifas com preços de applicação kilométrica.

**N. B.** São exceptuados desta regra, até aviso em contrario, 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 liquidos em vagões reservados dos expedidores de ou para as linhas da Companhia da Beira Alta que no trajecto desta Companhia serão taxados segundo a tarifa especial n.<sup>o</sup> 14;

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

d) O tráfego combinado com os Caminhos de Ferro do Valle 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 applicavel a Tarifa Geral;

e) Todo o tráfego combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste } não havendo tarifa especial, combinada, directa, applicavel ao transporte.  
f) Todo o tráfego combinado com os Caminhos de Ferro de Madrid a Sarragoça e Alicante . . . . . }

3.<sup>a</sup> **Reexpedições.** — Reexpedição é todo o novo despacho de remessas efectuadas que não tenham ainda sido retiradas das estações. Todas as estações destes 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 effectuado.

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

4.<sup>a</sup> **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 ache 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.<sup>a</sup> **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.<sup>a</sup> **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) kilogramas; as restantes por fracções indivisíveis de dez (10) kilogramas.

7.<sup>a</sup> **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.<sup>a</sup> **Mercadorias a granel.**— Só serão aceitas, para transporte pelas tarifas especiais, quando por expedições de vagão completo ou pagando como tal.

9.<sup>a</sup> **Mercadorias volumosas e de pouco peso.**— As tarifas especiais não são applicáveis aos volumes que pezem menos de 100 kilogramas 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.<sup>o</sup> da Tarifa Geral.

10.<sup>a</sup> **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 às 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 applicáveis às mercadorias rela-

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

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 unicamente, 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.<sup>o</sup> 4 com as de quaisquer outras tarifas.

#### 11.<sup>a</sup> **Vagões completos.**

a) **Constituição do carregamento.**— Para que os preços de *vagão completo* das tarifas especiais internas tenham applicação, 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.<sup>a</sup>.

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 applicação, unicamente, 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.<sup>a</sup> 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 vehiculo excedentes a 10;

2.<sup>a</sup> 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 regulamentar de cada vehiculo, 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 sobran-te 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.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup>.

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, á 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 exceda* 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 feitiço 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 a carga dêste fôr aplicável preço

de *vagão completo* das tarifas especiaes 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.<sup>a</sup> — **Massas indivisíveis de 3:000 kilogramas ou de peso superior.** — As tarifas especiaes internas, salvo excepção nellas expressamente consignada, não teem applicação ao transporte de volumes ou massas indivisíveis cujo peso atingir ou exceder 3:000 (três mil) kilogramas.

13.<sup>a</sup> — **Massas indivisíveis de comprimento superior a 6,5 metros.** — Salvo nos casos especialmente previstos e atendidos nas tarifas especiaes internas, não terão estas applicação ao transporte de volumes ou massas indivisíveis cujo comprimento exceder 6,5 metros.

14.<sup>a</sup> — **Aplicação das taxas de transporte às distâncias kilométricas.** — Quando nas tarifas especiaes internas, não se indicar expressamente que a taxa é contada pela *somma das distâncias de applicação*, todo e qualquer preço de base kilométrica será applicado separada e independentemente às distâncias de cada linha de diferente concessão, não se juntando as distâncias correspondentes à mesma concessão quando entre ellas 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 Tórres Vedras.

IV — Linha de Tórres 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.<sup>a</sup> — **Condições da Tarifa Geral e da Tarifa de Despesas accessórias.** — A applicação das tarifas especiaes internas fica sujeita às condições da *Tarifa Geral*, da *Tarifa de Despesas accessórias* e de quaisquer outras tarifas a esta análogas (operações aduaneiras, etc.) em tudo que não fôr contrário a estas condições gerais de applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade e às condições particulares destas últimas.

As presentes condições gerais de applicação das tarifas especiaes 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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

Séde: Estação do Rocio—LISBOA

*Linhas 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 applicação desde 20 de Janeiro de 1912

Gado por vagão completo

§ 1.º Preços de applicação 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 » 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 LOTACÃO MÁXIMA FIXADA N'ESTA TARIFA

Kilometros	Cavallos ou muars	Jumentos, muars de marca pequena, garranos e póiros d'um anno maximo	Bois ou vacas	Vitellos ou vitellas	Porcos	Carneiros, ovelhas, chibos e cabras	Cordeiros, cabritos 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	260	170
276 » 280	2.540	1.700	2.030	850	640	260	170

Kilometros	Cavallos ou muares	Jumentos, muares de marca pequena, garranos e póros d'um anno maximo	Bois ou vacas	Vitellos ou vitellas	Percos	Carneiros, ovelhas, chibos e cabras	Cordeiros, cabritos e leitões
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.<sup>a</sup> Distancias a taxar.— As taxas kilometricas serão applicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão differente á somma das distancias de applicação.

2.<sup>a</sup> Impostos e despesas accessorias.— Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porem, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas acessorias.

3.<sup>a</sup> Designação nas notas de expedição.— Os remetentes 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Carga maxima por vagão ou piso.— Os expedidores podem 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 soffrer, uma vez que sejam excedidos os maximos de carregamento fixados no art. 65.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup> 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 occupado 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 occupado.

7.<sup>a</sup> 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 fôr o numero de vagões que a compo- nha. Por impossibilidade material dos guardadores seguirem nos vagões de mais de um piso não é applicavel esta concessão aos transportes de gado em taes vagões.

8.º Tratamento dos animais. — A Companhia não toma a seu cargo o tratamento dos animais. 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

Tarifa	Carga	Carga	Carga	Carga	Carga	Carga	Carga
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª	8.ª



- 3.<sup>a</sup> — O material circulando sobre suas próprias rodas, deve ser entregue collocado sobre os rails, e não será acceite a despacho, sem que o Serviço de Material e Tracção d'esta Companhia o julgue apto á circulação; o mesmo serviço determinará o peso effectivo de cada locomotiva e tender.
- 4.<sup>a</sup> — E' concedido transporte gratuito, nos comboios em que circule o material sobre as suas rodas, a um carregado do expedidor, que fará de conta d'este a lubrificação dos vehiculos.
- 5.<sup>a</sup> — 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 á disposição; ultrapassado este praso, será processado estacionamento d'accôrdo com a tarifa de despesas 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.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar o praso regulamentar de transporte, em 24 horas mais, por fracção indivisivel de 100 kilometros.
- 7.<sup>a</sup> — Além dos preços fixados nos §§ 3.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup>, cobrar se-hão as respectivas despesas accessorias.
- 8.<sup>a</sup> — 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 praso cessa a responsabilidade da Companhia.
- 9.<sup>a</sup> — 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 Vianna*

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 16

para o transporte de

Material circulante de caminhos de ferro, vehiculos 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 <sup>T</sup> . . . . .	200	reís
» » » » » » » » pesando mais de 30 <sup>T</sup> . . . . .	300	»
» » carruagem vazia . { até 10 toneladas de tára . . . . .	54	»
» » » » » » » » { por cada 10 toneladas ou fracção a mais . . . . .	36	»
» » wagon vazio . . . { até 10 toneladas de tára . . . . .	50	»
» » » » » » » » { por cada 10 toneladas ou fracção a mais . . . . .	10	»

§ 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	reís
{ por cada 10 toneladas ou fracção a mais . . . . .	10	»

§ 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 . . . . . 63 reís

Minimo de peso a taxar por vehiculo . . . . . 1.000 kilos

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

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO . . . . . 50 reís

Minimo de percepção . . . . . 3\$000 »

Minimo de peso a taxar por vehiculo . . . . . 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 vehiculos de qualquer natureza desarmados e empacotados

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO . . . . . 30,24 reís

CONDIÇÕES

- 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 estiver será pesada e processada, respectivamente, pela tarifa que lhe corresponda.

- 3.<sup>a</sup> — O material circulando sobre suas proprias rodas, deve ser entregue collocado sobre os rails, e não será acceite a despacho, sem que o Serviço de Material e Tracção d'esta Companhia o julgue apto a circulação; o mesmo serviço determinará o peso effectivo de cada locomoti a e tender.
- 4.<sup>a</sup> — 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 vehiculos.
- 5.<sup>a</sup> — 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 á disposição; ultrapassado este praso, 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.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar o praso regulamentar de transporte, em 24 horas mais, por fracção indivisivel de 100 kilometros.
- 7.<sup>a</sup> — Além dos preços fixados nos §§ 3.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup>, cobrar se-hão as respectivas despezas accessorias.
- 8.<sup>a</sup> — 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 praso cessa a responsabilidade da Companhia.
- 9.<sup>a</sup> — Ficam em tudo mais vigorando as condições da Tarifa Geral.

A presente annulla e substitue a Tarifa Especial N.<sup>o</sup> 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*