

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 579

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

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

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 Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Fevereiro de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de ferro Portuguezes. — Aviso ao publico, sobre as novas tarifas; tarifas especiaes n.ºs 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 103 de p. v.

Beira Alta. — Aviso ao publico.

Sul e Sueste. — Aditamento á tarifa de despesas accessorias; 6.ª ampliação á tarifa especial n.º 1 de p. v.

SUMMARY

	Paginas
Os caminhos de ferro no Parlamento, por J. Fernando de Souza.....	33
Empreitadas, concessões, foralls e outros modos de execução de obras, por Mello de Mattos.....	35
Parte official — Decretos de 15 e 18 de janeiro de 1912, do Ministerio do Fomento e 25 de janeiro de 1912, do Ministerio das Colonias.....	37
As linhas do Alto Minho.....	38
Viagens e transportes.....	44
A contagem das horas.....	45
Publicações recebidas — Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane.....	45
O novo horario do Sul e Sueste.....	45
Notas de viagem — I — Estudos de viagem. — A arte de viajar. — Como se viae ao Egypto. — Um guia util. — Viagens caras e preços que assustam. — Vias maritimas e terrestres.....	46
A margem do Tejo do Caes do Sodré a Santos. — Carta ao Ex.º Sr. Ventura Terra, por Carlos Arthur da Silva.....	47
O rapido de Madrid, por G. M.....	47
Parte financeira.....	48
Boletim Commercial e Financeiro.....	49
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	49
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	50
Ainda no Senado.....	50
Aviação e aerostação.....	50
O canal do Panamá.....	50
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 26 de dezembro de 1911 (Continuação).....	51
Arrematações.....	51
Agenda do Viajante.....	52
Horario dos comboios.....	52

Collecções de 1911

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

Os caminhos de ferro no Parlamento

Foi ha poucos dias votado no Senado o projecto de lei que auctorisa a construcção do caminho de ferro de Evora a Reguengos.

O que se podia ter feito em 1909 ficou adiado mais de dois annos, mercê de melindres pueris e apprehensões sem fundamento, suscitados pelo panico que se apoderou dos montemorenses e os levou a pedir a passagem, para o Estado, dos encargos do emprestimo para a construcção do seu ramal.

Ao menos para alguma coisa serviu a demora havida. O rendimento dos ramaes de Aldegallega e Montemor mostrou a segurança das previsões em que se baseou a formula adoptada. Pode-se pois emprender a construcção da linha de Reguengos sem receio de encargos.

Em 1909 dei conta aqui dos projectos da linha, que mede 40,2 e está orçada em 481:300\$000 réis.

Compreende este orçamento: as expropriações, que serão na maior parte gratuitas; a via com carril de 36

kilogrammas, que pode ser substituido pelo de 30 kilogrammas, sufficiente para uma linha secundaria e de pequeno trafego, o que representa uma economia de 16 contos; a duplicação da linha em certa extensão a partir da estação d'Evora, que ficou assente ser substituida por um posto de bifurcação.

Estas e outras modificações na pratica permitem a redução do custo da construcção.

Como esta pode ser rapidamente levada a effeito, suppondo que dure dois annos, tempo mais que sufficiente, os encargos de juros intercalares cabem folgadoamente dentro da verba de 500 contos auctorizada.

A annuidade para um praso de 40 annos a 5 1/2 % é, em relação a 500 contos, de 31, ou cerca de 775\$000 réis por kilometro; isto na hypothese de se gastarem na integra os 500 contos auctorizados.

O rendimento da nova linha, calculado com segurança, não pode ser inferior a um conto por kilometro. Ficam pois para pagamento da exploração cerca de 10 contos e a receita obtida nas linhas actuaes pelo tributo do novo affluente. Ainda mesmo que se calcule em 700\$000×40=28 contos aquella despesa, bastará que esse tributo determine uma receita de 18 contos para não haver o minimo encargo para a Administração. A applicação de tarifas mais altas, adequadas á economia da região, permite, como nos ramaes de Aldegallega e Montemor, obter receita mais que sufficiente para todos os encargos.

Em artigo publicado na *Gazeta* de 16 de setembro de 1909, tendo em conta que a população directamente servida é de 20:000 almas e que a zona de Borba, Villa Viçosa e Alandroal, com 18:700, tem condições similares de trafego, tomei para base de calculo o numero de unidades de trafego que em 1907 passaram entre Estremoz e Arcos, que foram 26:515 passageiros, 390 toneladas de recovagem e 14:623 em pequena velocidade. Applicando a essas unidades de trafego as taxas de 17,5 réis por passageiro, 70 réis por tonelada de recovagem e 35 á pequena velocidade, chega-se a perto de um conto de receita.

Para que se veja a elasticidade d'esse rendimento, basta attentar na estatistica de 1909, que já accusa 30:305 passageiros, 514 toneladas de recovagem e 14:638 toneladas de pequena velocidade.

Convém observar que a região drenada pela linha de Reguengos é muito mais vasta e tem atraz de si uma zona espanhola fronteiriça, que a aproveitará.

Não pode haver pois a menor duvida sobre a cifra de um conto de réis de rendimento kilometrico minimo, o que torna a operação de credito absolutamente segura e livre de encargos para a Camara de Reguengos.

Publicada a lei, resta executal-a, que é o essencial. Tres entidades tem que intervir no assumpto: a Camara de Reguengos, auxiliada pelo Syndicato Agricola, cujo benemerito presidente, dr. Joaquim Rojão, tem sido a alma do movimento a favor da construcção da linha, a Caixa geral de depositos e a Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Tem a primeira que contrahir o emprestimo e promover que as expropriações sejam quasi todas gratuitas, pelo

menos em herdades. Com a sua boa vontade pode-se contar.

A Caixa geral poderá, ou não, fazer agora a operação, conforme os recursos de que dispõe e que o Governo lhe não absorva. Suppondo que os tenha, é para desejar que encare o assumpto com criteriosa boa vontade, convencendo-se de que não faz um contracto aleatorio, e que não tem que sentir receios pelo pagamento da annuidade, nem deve exigir á Camara consignaço de rendimentos equivalentes á totalidade do encargo, como se o rendimento da linha fosse nullo.

Ultimado o emprestimo, á Administração dos caminhos de ferro incumbe a construcção rapida e economica, segundo a feição da linha, de modo que a despesa se contenha dentro do limite auctorisado e que a exploração comece o mais cedo possivel.

*

Não foram as linhas do Alto Minho tão felizes como a de Reguengos, pois jaz no limbo parlamentar desde 1908 o projecto que lhe diz respeito.

Modificado e completado, foi apresentado de novo nos fins de 1911, emittindo-se sobre elle proficiente parecer favoravel elaborado pelo distincto engenheiro o sr. Ezequiel de Campos.

A importancia desse documento, extremamente illucidativo, aconselhava a sua publicação, que é feita neste numero da *Gazeta*.

Duas questões essenciaes tinham que ser resolvidas por via legislativa: modificação da directriz da linha do Valle do Lima, faculdade especial de emissão de obrigações assegurada pela garantia de juro.

Ambas as soluções são pela Commissão julgadas conformes com o interesse publico.

Entra o projecto em discussão. Ninguem o impugnou. A opinião de todos os lados da Camara era-lhe manifestamente favoravel. E' certo que houve affirmações de preferencia da construcção pelo Estado, preferencia que só pode ser platonica, a não se querer travar um melhoramento de tão grande alcance para a provincia do Minho.

Pois o Estado tem que construir tantos kilometros de linha no Sado, de Portimão a Lagos, de Villa Viçosa a Elvas, de Móra a Ponte de Sôr, de Seixal a Cezimbra, de Barreiro a Cacilhas, de Carviças a Vimioso, da Regoa a Villa Franca, de Vidago á fronteira, de Amarante a Cavez, de Contumil a Leixões, de Valença a Melgaço, carece para isso de muitos milhares de contos, sem falar nos melhoramentos das linhas em exploração, nem na aquisição de material circulante, e ha de avocar a si obras no valor de 3:000 contos, que consegue realizar com uma garantia nominal, ou compensada por augmento de receitas, de 3 %?

Pois não se estão vendo as difficuldades encontradas no emprestimo de 2:400 contos para o Sado e Cacilhas?

Apesar d'essa quasi unanimidade o projecto ainda não foi votado, e mal se poderia imaginar porquê, se o não referissemos. E' porque vae d'encontro ao artigo 196.º do Codigo Commercial.

E' caso para perguntarmos se esse codigo faz parte da Constituição e o que explica o respeito supersticioso que inspira.

Julgavamos ingenuamente que o recurso ás camaras era sempre devido á necessidade de modificar a legislação, e tanto assim que as alterações explicitas de leis são sempre completadas pela formula generica: «fica revogada a legislação em contrario».

Ha no codigo commercial um preceito generico mal accomodado ás exigencias do fomento do paiz. Offerece-se um caso concreto de conflicto entre esse preceito e o interesse publico. Demonstra-se que o intuito de protecção do capital dos obrigacionistas, que dictou a redacção do codigo, é melhor attendido pela consignaço de

uma garantia de juro, que pela realização de igual quantia em acções.

Por outro lado, razões de toda a ordem aconselham a prompta solução de um assumpto de que depende o desenvolvimento da viação accelerada no extremo norte do paiz, sem encargos para o Thesouro. O interesse economico financeiro e até politico levaria a apressar quanto possivel a construcção das linhas do Alto Minho e a sua fusão com as da Povia e Guimarães.

Que aconselhava o bom senso? Qual era o caminho direito e pratico a seguir? Era manifestamente examinar com attenção o caso especial e concreto, que se apresentava, aquilatar-lhe a solução para se ver se estava em harmonia com o interesse geral; desde que se chegasse a essa conclusão, libertal-o dos estorvos provenientes do artigo do codigo commercial.

Depois se veria se convinha alargar a excepção até ás ensanchas de preceito generico que substituísse o do Codigo.

A' maneira do methodo de inducção, predominante nas sciencias experimentaes e insubstituivel pela sua efficacia, em que o exame dos casos particulares precede a formula geral e as monographias individuaes são a base de definição da especie, a resolução de um problema bem definido e caracterisado abria caminho á reforma do codigo feita com a ponderação devida. Sempre se entendeu que era muito mais pratico e prudente subtrahir especificadamente á lei casos especiaes, deixando de pé o preceito generico, do que reformar este á pressa, com risco de se reconhecer mais tarde que a formula adoptada os não abrange todos.

Em vez disso, que se fez?

Oppoz-se ao projecto que ia de encontro ao codigo e que portanto era preciso reformar este primeiro! Pois para que funcionam os parlamentos, senão para darem força de lei a providencias de excepção, que transcendem as faculdades do poder executivo, que só se pode mover no ambito de leis vigentes? Acaso o Codigo Commercial faz parte da Constituição?

E' preciso reunir uma assembléa constituinte para alterar a proporção entre o capital acções e obrigações de uma empresa?

Bem ponderava eu no final do ultimo artigo: o racional é o improvavel, formula que, invertida, confere todas as probabilidades de exito ao absurdo. Resolveu-se portanto que fosse apresentado um projecto de reforma do art.º 196 do Codigo Commercial, depois de votada a qual se votaria o projecto do Alto Minho.

Acha-se pois a Camara obrigada, ou a discutir um projecto elaborado precipitadamente, de formula generica, que tem, como os seus similares, o inconveniente grave, em assumptos de ordem pratica, de mal se poder adaptar ás mil circunstancias especiaes dos casos particulares que a complexidade da vida commercial e industrial do paiz pode suscitar, ou a adiar por largo tempo a resolução do problema da viação accelerada no Minho, com prejuizo, tanto do interesse geral, como dos legitimos direitos e interesses particulares que lhe andam adstrictos.

Por acaso o Parlamento francez tem feito depender as numerosissimas reformas de convenções celebradas com as companhias de caminhos de ferro de previa reforma generica da lei geral? O que se tem feito lá succede em todos os parlamentos do mundo, que examinam os casos concretos que lhe são postos, e os resolvem consoante as conveniencias publicas, entendendo que a excepção justificada confirma a regra e dispensa formulas geraes, sempre difficeis de adaptar ás multiplas exigencias da pratica.

Que ao menos a resolução tomada não surta, na pratica, effeitos que dêem ares de artil dilatorio.

Oxalá que a reforma do codigo seja feita depressa e bem, em termos que facilitem iniciativas sem diminuir as garantias dos obrigacionistas, e que ao mesmo tempo se

proceda de modo que as linhas do Alto Minho sejam mais alguma coisa que thema para artigos e discursos e escolha de boas vontades.

Poderá essa reforma aproveitar a linha de Portalegre, a cujo concessionario fôra promettida a iniciativa parlamentar precisa para facilitar a emissão de obrigações.

Esperemos que o bom senso e o interesse geral tenham a ultima palavra.

26-1-1912.

J. Fernando de Souza.

Empreitadas, concessões, forfaits e outros modos de execução de obras

351.712.21 + 351.712.22 + 351.712.23 + 351.712.4 + 351.711.3 +
351.812.1 + 351.812.52. 00.13 (44) (469)

Termos ha que entraram no vocabulario sem que sequer se lhes modificasse a ortografia.

Nestes casos se encontra em obras publicas a palavra *forfait*, nos serviços aduaneiros o *drawback*, em electricidade usa-se *bobina* que, se já possui terminação portuguesa, corresponde todavia a carrinho ou carretel que no Brasil se emprega.

Usa-se correntiamente a palavra *forfait* sem comtudo se lhe limitar o significado ou por outra, sem a definir sequer.

Em França dá-se este nome a uma convenção entre dois contratantes, segundo a qual se deve executar uma convenção em determinadas condições e sem que ulteriormente se lhe possam discutir as bases, qualquer que seja o resultado da operação.

Tambem se chama *forfait* à negociação de titulos commerciaes com a clausula da irresponsabilidade e sem recurso sobre o sacador ou endossantes, quando se não pagarem. Esta clausula dá ensejo á cobrança de uma comissão variavel com a importancia da operação e principalmente com a solvabilidade de quem paga e que em quasi todos os casos é o unico que fica tendo obrigações para com quem descontar.

Não admitte o codigo commercial portuguez este contracto: mas, na falta de pagamento de uma letra, se o portador accionar apenas um dos firmantes, cessa a responsabilidade dos demais.

Littre, no seu *Dictionnaire de la Langue Française*, define assim este termo: contracto pelo qual nos obrigamos a fazer ou fornecer uma coisa por um preço determinado, quer percamos, quer ganhemos. Tratar, tomar à *forfait*. Fazer um *forfait* com um architecto para a construção de uma casa, contracto à *forfait*...

No sentido figurado dá Littre a estes termos o significado de inteiramente completamente, exemplificando com passagens de escriptores franceses.

Depois de citar uma passagem de um édito dá a seguinte etimologia que transcrevemos no proprio texto *Fort-fait*, qui a été fait fort de...; *se faire fort de*... s'engager à... (1)

Em França de onde nos veio o termo *forfait* assim como foi para a Italia, estão rigorosamente definidos os modos como podem executar-se os trabalhos de obras publicas, e assim temos as seguintes classes.

Administração directa (*régie*) em que o estado contracta com os fornecedores que ministrem á obra os materiaes necessarios, que seguidamente são empregados sob a direcção immediata dos agentes technicos do governo.

Na conservação das estradas, por exemplo, a pedra britada e o saibro são contractados com fornecedores que

se obrigam a entregar estes materiaes nos logares designados pelo contracto. Seguidamente o trabalho de reabertura de caixa, empedramento, ensaibramento e cilindramento são executados a jornal, ou por agentes permanentes, ou por partidos volantes.

A lei de contabilidade publica de 20 de março de 1907 pretendeu pôr em ordem a contabilidade do Estado. *Contas claras*, diziam, e tanto as quizeram esclarecer que nunca houve meio de regulamentar a tal lei, em que só claramente se divisa que uma conta corrente é uma coisa de tal modo transcendental que se prohibe a abertura dellas.

Certamente que a contrariar a lei aludida devem estar algumas das disposições do regulamento de 10 de maio de 1907 sobre contabilidade de obras publicas, mas até que magos e alquimistas da contabilidade das finanças desvendem aquelle misterio, diremos que, segundo o artigo 4.º do mencionado regulamento, só ha dois meios de executar obras publicas ou fornecimentos para ellas:

- a) por empreitadas geraes ou parciaes, precedendo concurso em hasta publica ou concurso limitado;
- b) por administração.

Só podem executar-se por administração os serviços de policia e conservação continua, os trabalhos de desobstrução de estradas em resultado de trincheiras que desabaram, de corrosões de aterros, de obras d'arte em risco de cairem, mas tão sómente no que absolutamente fôr preciso para assegurar o trânsito.

Os esgotos em fundações de pontes e obras analogas quando se não chegar a acordo com o empreiteiro, os empedramentos e cilindramentos de estradas estão ainda nestes casos.

Nas obras hydraulicas, a remoção de obstaculos á navegação e os trabalhos de defeza contra a acção das cheias, o esgoto de terrenos inundados e a desobstrução de valas.

Nas obras maritimas e nos serviços geraes de obras publicas, o artigo 5.º do regulamento aludido menciona com toda a minucia os casos em que é permitido recorrer á administração.

O artigo 27.º do regulamento de 10 de maio de 1907 fixa ainda casos de extrema urgencia, em que se podem fazer trabalhos por administração.

A empreitada é o segundo modo pelo qual tanto em França como em Portugal se executam trabalhos de obras publicas.

Entre nós, são regidas pelas clausulas e condições de empreitadas de 9 de maio de 1906 que não teem em conta o *forfait*, a menos que não queira integrar-se nessa classe o disposto no § 3.º do artigo 2.º que não consente que se atendam reclamações sobre classificação dos desmontes, constituição geologica dos terrenos ou quaesquer outros elementos obtidos no campo, onde sejam admissiveis erros de previsão.

Com referencia pois a natureza do terreno, qualquer empreitada de obras publicas constitue um *forfait*, visto serem indiscutíveis neste ponto as bases do projecto.

Terrenos em leito d'argila ou outros analogos, em que venham, pelo corte de trincheiras a modificar-se as condições de equilibrio, podem arrastar maior volume de excavação devido a desabamentos, maior area abrangida pela estrada e por isso maior superficie de expropriação.

No rigor daquelle paragrapho, numa empreitada geral comprehendendo a despesa total sem exceptuar e dar expropriações, teria o empreiteiro ou de executar obras de saneamento de trincheiras (processo Sazily ou outro qualquer), sem que por isso recebesse indemnização alguma, ou expropriar maior superficie do que a prevista na planta cadastral.

Ha no entanto casos como este que podem dar ensejo a uma revisão das bases do contracto de empreitada.

As empreitadas podem ser resultantes de concurso pu-

(1) Obra cit. tomo II p. 1729 col. primeira e segunda.

blico ou por proposta, mediante condições especiaes, uma das quaes é terem ficado desertos os concursos, outra o serem os preços offerecidos superiores á base de licitação.

A concessão é também um methodo de execução de trabalhos de obras publicas e usa-se em geral na construção de caminhos de ferro e outras obras que o Estado se não julga capaz de poder pagar de pronto.

Os sistemas de concessão são variadissimos, mas todos teem um fundo commum, isto é, uma entidade qualquer, particular, empresa, companhia, etc., executa um dado trabalho e explora por sua conta o serviço a que elle está adstricto. Exemplo: o abastecimento de agua duma cidade é contractado com uma compauhia. Esta executa os trabalhos, constroe os depositos ou reservatorios, as canalizações de distribuição, faz as pesquisas, numa palavra, fornece agua e durante um certo numero de annos a municipalidade garante-lhe o exclusivo da venda da agua, mediante tabellas de antemão fixadas. Findo aquelle praso as obras todas passam para a administração directa do municipio.

Analogamente. Uma empresa constroe uma linha ferrea e durante um certo lapso de tempo explora-a de conta propria ou aluga-a a outra empresa e, findo o praso da concessão, tudo é entregue ao Estado, districto ou camara municipal, que concede o exclusivo.

Entre nós, as concessões fazem-se pelo prazo maximo de 99 annos, julgado sufficiente para remunerar o capital e amortizal-o também.

Este prazo, também adoptado em França, dá ensejo a criticas justificadas, porque impõe a trez gerações encargos capazes de prejudicar o ulterior desenvolvimento e progresso duma nação, não redundando beneficio senão para a geração que fez a concessão, por isso que só para ella é um verdadeiro progresso o serviço assim concedido.

Certo é que ha sempre o direito de resgate por parte de quem concedeu, mas por outro lado deve notar-se que, se essa entidade na occasião não possuia meios de executar as obras, bem presumivel é que não possa pagar o resgate mais tarde.

Um exemplo bem frizante podemos dar, lembrando o monopolio da tracção electrica, concedido pela Camara Municipal de Lisboa a uma empresa bem conhecida.

Segundo aquelle contracto, todo e qualquer sistema de transporte em commum que não recorra á tracção animal, é absolutamente prohibido, porque constitue exclusivo da empresa carris de ferro.

Por consequencia, só ella tem o direito de pôr em circulação em Lisboa os *autobus*, que hoje são correntes em Paris e em Londres.

Se amanhã se tornarem praticos os transportes aereos em commum, só os terá Lisboa quando isso apeteça á Companhia alludida e o mesmo succederá com os transportes por meio de *elevated*, como em New-York ou em subterraneo, como no metropolitano parisiense, que é o mais recente exemplo de trabalhos dessa natureza.

Assim, succede que trez gerações que se seguirem á nossa hão de ter quaesquer destes meios de transporte quando o queira a empresa, senhora do ceu, da terra e das profundas do inferno, para onde bom era que fosse, deixando-se por lá ficar. Confesso muito ingenuamente que não ficaria com saudades della.

A administração dos caminhos de ferro do Estado já organizou cadernos de encargos em que a preferencia para a concessão de certas linhas é dada áquelle que designar o menor prazo para as explorar.

O engenheiro Colson, na sua dupla qualidade de economista e engenheiro, tratou largamente este ponto no seu Curso de Economia Politica na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, mas só como rasão de ordem é que se prende com o assunto que me propuz estudar para responder á

consulta de um collega e amigo e por isso entrarei na designação de outras formas de execução de trabalhos.

Temos ainda o *contracto por serie de preços*. Neste contracto cada especie de trabalho é designado pelo seu preço unitario: excavações, aterros, alvenaria ordinaria, alvenaria de pedra secca, cantaria lavrada á picola ou á escoda, etc. Em cada periodo de antemão fixado, mede-se cada um dos trabalhos effectuados, fazendo-se a situação ao empreiteiro, que não tem limite de compromissos, assim como a administração não fixa o limite orçamental da despesa com a obra. Em geral, só as empresas particulares é que adoptam este processo de execução de trabalhos e geralmente só quando não podem organizar um projecto bem pormenorizado.

O *contracto por unidade de medida* não difere em Portugal do *contracto por empreitada*, por isso que as clausulas e condições de 9 de maio de 1906 reservam todo o capitulo 4.º ás alterações nas obras e onde se permitem variantes que obriguem o empreiteiro, ainda quando ellas atinjam a sexta parte para mais ou para menos da importancia do contracto. (art.º 37 § unico).

O sistema de *contracto à forfait*, embora não regulamentado na nossa legislação de obras publicas entrou nos nossos habitos administrativos, especialmente em obras maritimas.

Neste contracto, a administração fixa a obra a executar e o empreiteiro obriga-se a fazel-a mediante um preço invariavel, quaesquer que sejam as condições supervenientes e sem que se faça medição alguma.

A empreitada do porto de Leixões, por exemplo, constituiu primeiramente um *forfait* e bem assim o primitivo contracto Hersent para o porto de Lisboa.

Segundo o primeiro daquelles dois contractos, a empresa Dauderny e Duparchy tinha que construir dois molhes, segundo o projecto aprovado, mediante um caderno de encargos, fixando a qualidade dos materiaes, por um certo preço global, que ia sendo-lhe abonado em situações conforme preços unitarios que era escusado discutir.

Attingido o custo total do *forfait*, os empreiteiros leriam que acabar as obras sem receberem mais nada, mas succedeu que elles concluíram os trabalhos sendo ainda credores do Estado.

Mauricio Block, na segunda edição do seu *Dictionnaire de l'Administration Française*, refere que deixou de se praticar o *forfait* em obras publicas, porque não consente fiscalização alguma, nem quaesquer modificações e torna muito difficil apreciar as contestações.

Nas suas notaveis *Conférences sur l'Administration et le droit administratif*, que Léon Aucoc fez durante largos annos na Escola de Pontes e Calçadas de Paris e que pena é que ficassem incompletas, só muito ao de leve é que aquelle illustre socio da Academia das Sciencias de França fala no *contracto por forfait* ou global como também lhe chama.

«A administração fixa definitivamente a obra a executar, escreve; o empreiteiro obriga-se a executa-la mediante um preço que ha de ser invariavel quaesquer que sejam as circumstancias supervenientes e sem que se faça medição alguma. Raras vezes se usa de este contracto em serviço de Pontes e Calçadas», conclue.

Cotejando esta definição de Léon Aucoc com a que consta das instrucções do Ministerio das Obras Publicas de França acima dada, vê-se que nem sequer divergem nas palavras e que a fôrma e o fundo são de notavel semelhança.

No caderno de encargos do estado belga datado de 10 de novembro de 1890 e modificado para as empreitadas dependentes do Ministerio da agricultura, industria e obras publicas por annexo de 27 de novembro de 1897 não se fala sequer em *contractos à forfait*.

Todavia este mesmo caderno bem como os de 16 de fevereiro de 1892 e 30 de setembro de 1899 foram seve-

tamente apreciados no primeiro congresso internacional da industria de edificação e obras publicas, que se realizou em Liège em 1907 ⁽¹⁾.

No congresso alludido appareceu na sessão da tarde de 15 de setembro uma comunicação da federação nacional das camaras syndicaes dos patrões francezes na industria da edificação e obras publicas, relativa ao caso importante de se ultrapassar os orçamentos, nos casos de contracto à *forfait*.

Começa aquella memoria por declarar que a legislação franceza, relativa ao caso, é severissima para com o empreiteiro, que não pôde alcançar o pagamento dos trabalhos ou fornecimentos que fizer fóra do *forfait*, se não conseguir justifica-los por ordens escriptas do proprietario ⁽²⁾.

Cita immediatamente sentenças de varios tribunaes tendentes a demonstrar que o architecto é o encarregado de vigiar a obra por conta do proprietario.

Em todo o caso, só a ordem escripta é que deroga o rigor do *forfait* nas alterações que sofram as obras.

Como se prende intimamente com este caso o dos orçamentos excedidos, que estão legislados no artigo 1793 do Código Civil francez, claro está que a indicada memoria entra na apreciação de este assunto e, apoz considerações varias, escreve: «conviria tambem definir rigorosamente o que deve entender-se por *forfait*».

Não dá a lei a este proposito noção alguma exacta. Admite-se em geral que se trata unicamente de projectos convencionados para todo o sempre e de preços fixados de antemão.

Tambem se sabe que o contracto assim concluido tem em vista subtrahir o proprietario a toda a especie de casos aleatorios.

Mas para o mais, recorre-se á apreciação dos tribunaes ⁽³⁾.

Apoz uma serie de considerações, em que procura demonstrar a desigualdade em que fica o empreiteiro em presença das exigencias do proprietario, propõe aquella corporação o seguinte voto:

«Quando um empreiteiro tiver executado trabalhos supplementares não comprehendidos no *forfait* por ordem ou com ausencia quer do proprietario, quer do architecto, quer de qualquer outro mandante, o proprietario deve ser obrigado a pagar a importancia de esses trabalhos supplementares com o encargo para o empreiteiro de justificar as instrucções verbaes ou escriptas que recebeu, podendo fazer-se a prova por todos os meios até simplesmente presumindo-se disso (*même par simple présomption*) ⁽⁴⁾.

Não sei de congressos de proprietarios que mandem construir para saber se estão satisfeitos ou não com o *forfait*, como em geral se entende, e com o artigo 1793 do Código Civil francez.

O que é facto porem é que no segundo congresso internacional realizado em Paris em novembro de 1908, só uma unica vez se encontra o termo *forfait* em todo o volume e não como objecto de discussão.

Este segundo congresso foi organizado pela Federação Nacional Franceza da edificação e Obras Publicas, mas de elle surgiu já a Commissão Internacional permanente dos Congressos da industria da edificação e obras publicas.

Na sessão plenaria de 19 de novembro de 1908 o congressista sr. Villemin, presidente da camara da alvenaria de Paris, num discurso muito bem deduzido, é que disse a proposito do primeiro voto «é simplesmente uma pergunta que faço: 10, 12, 15 empreiteiros de obras publicas poderão sucessivamente penetrar numa propriedade

particular para lá fazer sondagens, traçados e estudos necessarios para estabelecerem um projecto que deve concluir por determinados preços ou por um *forfait*?» ⁽¹⁾.

De este largo estudo pode concluir-se que um *forfait* é um contracto em que se não modifica coisa alguma a um projecto e em que se paga uma verba de antemão fixada, sejam quaes forem os precalços de uma obra.

Nesses termos, um *forfait* de 5000 metros cubicos de aterro, numa extensão de 1600 metros, por exemplo, pode constituir um *forfait*. Mas se depois de feito o aterro na extensão indicada e com o indicado volume se prescrever ao empreiteiro que o dito aterro deve attingir uma determinada cota e o obrigarem a deitar mais terras no dito aterro e na mencionada extensão, este excesso de trabalho já sae fóra do *forfait* e constitue um contracto em *régie* ou por administração.

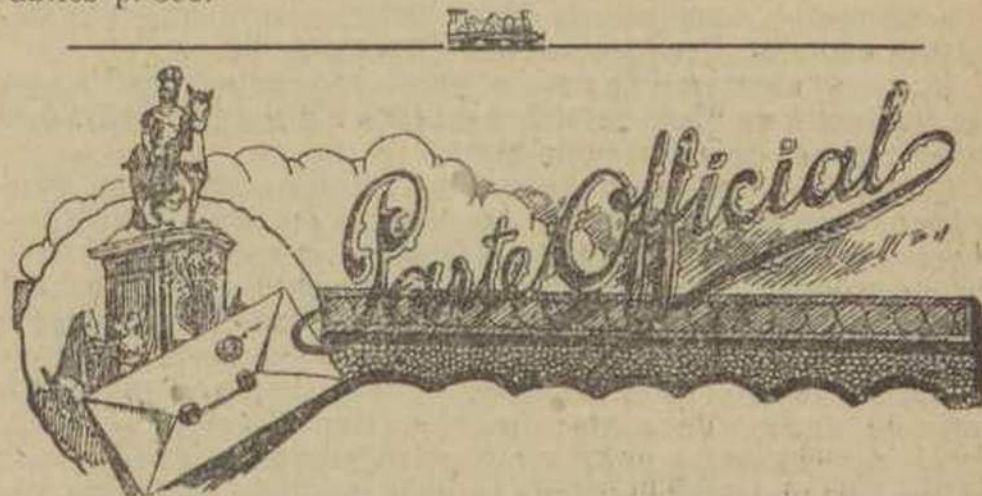
Mas se no projecto que serviu de base ao *forfait* se prescrevesse, por exemplo, qua o aterro teria um volume de 5:000 metros cubicos, numa extensão de 1:600 metros, e attingiria a cota de 1,^m57 acima do nivel do praiamar, o empreiteiro seria então obrigado a construir um aterro na extensão de 1:600 metros, respeitando o perfil typo adoptado e collocando a sua plataforma superior a 1,^m57 acima da praiamar. Se em lugar de 5:000 metros cubicos já encontrasse ali terras vasadas, de modo que elle só concorresse com 2:000 metros cubicos, a administração teria que lhe pagar integralmente o preço convencionado, sem poder discutir se elle é que concorreu com o volume todo de terras para a obra ou se outros ali as collocaram.

Pelo contrario, se as vagas ou a natureza lodosa do terreno obrigassem o empreiteiro a gastar 15:000 metros cubicos de terras para attingir a cota fixada no *forfait*, este não teria o direito de reclamar indemnisação alguma por ter gasto mais terras do que as previstas para chegar à cota de 1,^m57 fixada no contracto que aceitara.

Centenares de exemplos, se poderiam dar, analogos aos acabados de apontar, mas o que fica exposto é quanto basta para fixar ideias.

Mello de Mattos.

⁽¹⁾ Compte rendu du deuxième Congrès International organisé par la Fédération Nationale Française du Bâtiment et des Travaux Publics p. 396.



MINISTERIO DO FOMENTO

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Atendendo a que a Associação de Estudantes do Instituto Industrial e Commercial passou a denominar-se Associação de Estudantes do Instituto Superior Técnico: Manda o Governo da República Portuguesa autorizar a concessão de bilhetes de identidade aos sócios desta Associação, nos mesmos termos da concessão feita, por portaria de 25 de Maio de 1911, aos sócios da Associação de Estudantes do Instituto Industrial e Commercial de Lisboa.

Paços do Governo da República, em 18 de Janeiro de 1912. — O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo a companhia concessionaria da linha ferrea do Valle do Vouga apresentado a conta da liquidação da garantia de juro do segundo semestre do anno economico de 1910-1911 (1 de Janeiro

⁽¹⁾ Fédération des Associations d'entrepreneurs de travaux publics et privés de Belgique. Compte rendu des Travaux du premier Congrès International de l'Industrie du Bâtiment et des Travaux Publics. Liège 1907. p. 151 e seg.

⁽²⁾ Obra cit p. 243.

⁽³⁾ Obra cit p. 246.

⁽⁴⁾ Obra cit p. 250.

a 30 de junho de 1911) referente ao troço da referida linha em exploração no mesmo semestre, compreendido entre Espinho e o kilometro 52:683:

Há por bem o Governo da Republica Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 30 de Novembro do anno findo, approvar a referida conta de liquidação e ordenar que seja paga a mencionada companhia a importancia de 18:152,5475 réis, como liquidação da garantia de juro liquidada no referido segundo semestre do anno economico de 1910-1911, sendo esta liquidação considerada provisoria, emquanto se não proceder a medição rigorosa do mencionado troço de linha.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paços do Govêrno da República, em 15 de Janeiro de 1912. — O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

MINISTERIO DAS COLONIAS

Attendendo a que a portaria de 9 de dezembro de 1911, não publicada no *Diario do Governo*, que pelo ministerio das colonias mandou proceder ao ajustamento de contas da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, não foi, nem o assunto de que trata, submettida a conselho de ministros, nem sobre ella ouvido o ministro das finanças, não contém com precisão o objecto do litigio, nem auctorisação para julgamento *ex aequo et bono*, nos termos do artigo 45º e § 2º do Código de Processo Civil; e attendendo a que a portaria de 15 de dezembro de 1911, publicada pelo mesmo ministerio no *Diario do Governo* de 16 de dezembro do mesmo anno, está nas mesmas condições: manda o governo da Republica portugueza, pelos ministros das finanças e colonias, sobre resolução do conselho de ministros, e sem tomar conhecimento dos actos emanados d'essas portarias que, para todos os effeitos legais, ellas sejam consideradas nullas e de nenhum effeito.

Paços do governo da Republica, em 25 de janeiro de 1912. — Sidonio Bernardino Cardoso da Silva Paez, Antonio Caetano Macieira Junior.

As linhas do Alto Minho

Como diz o artigo principal, reproduzimos na integra este importante parecer das Commissões de Obras Publicas; augmentando algumas paginas n'este numero, para não prejudicarmos os outros assuntos.

Senhores.—A comissão de Obras Publicas da Câmara dos Deputados examinou atentamente este projecto de lei.

Entre a abertura de novo concurso público e a modificação dos contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 Março de 1907 é de parecer que se deve fazer esta última.

Quando se fecham os contractos nem sempre estão bem estudadas as condições económicas das obras; e por isso é muito frequente acontecer que elles, feitos nas melhores intenções, não podem ser depois cumpridos, porque os elementos definitivos dos projectos saíram muito mais desvantajosos de que os prováveis do delineamento. Assim, tem sido norma constante do Estado rever contractos, removendo obstáculos, ou concedendo vantagens em troca de outras, de modo que evite a ruina das empresas seriamente constituídas, sem deixar de salvaguardar os interesses da Nação. Esta é a praxe seguida em todo o mundo, sem obrigação de novo concurso público. Citemos alguns casos dentre nós:

Em 12 de Setembro de 1859 foi celebrado o contracto de concessão das linhas de Norte e Leste. Logo em seguida o concessionario pediu várias alterações do contracto, sendo a mais importante a relativa à época de assentamento da segunda via.

A lei de 5 de Maio de 1860 autorizou o Governo a modificar o contracto. Surgiram depois as difficuldades da construção da quinta secção entre Gaia e o Porto.

Em 1865 o Govêrno celebrou um acôrdo com a Companhia Rial, que foi aprovado por lei de 2 de Março de 1866, modificando o contracto primitivo. Os embaraços financeiros supervenientes impossibilitaram a Companhia de cumprir o novo contracto. Novamente foi modificado o contracto por lei de 26 de Fevereiro de 1875, cedendo á Companhia o imposto de transito sobre a pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste durante 36 anos, o que representa subsidio muito superior ao custo da quinta secção.

Em 11 de Junho de 1864 fôra celebrado o contracto da concessão das linhas de Sul e Sueste, com subvenção quilométrica. Por lei de 25 de Janeiro de 1866 foi aprovado novo contracto, substituindo a subvenção pela garantia de consideravel rendimento bruto.

A linha de Guimarães tinha sido concedida para via larga por decreto de 16 de Abril de 1879. Por decreto de 5 de Agosto de

1880 foi concedida, sem o minimo onus para a companhia e substituição da via larga pela estreita. Por lei de 2 de Junho de 1882 foi concedida á companhia a isenção de direitos de alfândega para o material da construção, além da isenção de diversas contribuições durante 10 anos, sem se impôr em troca o minimo encargo á companhia.

Por alvará de 2 de Abril de 1891 foi-lhe concedido o troço de Guimarães a Fafe. De 1891 a 1900 foram concedidas sucessivas prorrogações de prazo. Por alvará de 2 de Junho de 1898 considerou-se caduca a primeira concessão, sendo renovada. Por decreto de 14 de Julho do mesmo anno foi declarado sem effeito esse alvará e renovada provisoriamente a concessão com várias isenções tributárias e vantagens de tarifas na linha do Minho. A lei de 1 de Agosto de 1899 aprovou a concessão provisória, aumentando ainda o prazo de isenção de contribuições.

Por portaria de 23 de Junho de 1900, baseada em parecer da Procuradoria Geral da Coroa, foram concedidas, além das vantagens daquela lei, as da base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, o que foi tornado executório pelos alvarás de 22 de Novembro de 1901 e 14 de Maio de 1903.

Por alvará de 22 de Setembro de 1887 foi concedido um *tramway* a vapor entre Vendas Novas e Santarém. O alvará de 13 de Dezembro de 1888 transformou a concessão na de uma linha de via larga em leito próprio. Em 30 de Junho de 1890 mudou de Santarém para Sant'Ana o entroncamento da linha de Leste.

Sucederam-se as prorrogações de prazo até 1899.

Em 30 de Junho de 1900 é aprovado o entroncamento em Setil. Em 11 de Maio de 1900 foi autorizada a transferência da concessão.

Por alvará de 11 de Julho de 1889 foi concedida a linha do Vale de Vouga com o depósito de 50:000\$000 réis.

Foram dadas sucessivas prorrogações de prazo.

Por alvará de 23 de Maio de 1901 foram concedidas várias vantagens previstas na base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, e entre ellas o depósito de 8:000\$000 réis em vez de 50:000\$000 réis primitivamente fixado.

Por contracto provisório de 25 de Abril de 1905, foram substituidas algumas dessas vantagens pela garantia de juro. O contracto foi aprovado por lei de 20 de Dezembro de 1906, tendo sido nesse contracto modificada a diretriz.

Esta serie de factos mostra que o critério seguido entre nós nas relações do Estado com as empresas concessionarias de caminhos de ferro tem o auxilio, pela revisão dos contractos, quando nisso há interesse público.

É tambem o critério seguido nos outros paizes; por exemplo, em França, pelas convenções de 1859, que desafogaram as companhias e permitiram o rápido desenvolvimento da rede, fez-se a revisão dos contractos. Essas convenções foram ainda remodeladas em 1863, 1868, 1869, 1875 e 1873.

Exemplos análogos se encontram na história das redes doutros paizes.

Neste caso há as seguintes vantagens principais com a remodelação dos contractos:

a) Não se perde tempo em começar a construção, o que traz uma solução á crise de trabalho que apoquentá o norte do país;
b) Não se obtêm melhores vantagens com novo concurso;
c) Não é viável, no estado actual da vida portugueza, a solução do Estado resgatar as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão e de Guimarães, e fazer os caminhos de ferro que os concessionários pretendem construir.

a) É muito conveniente desenvolver por todas as formas os melhoramentos que vindo a ser produtivos, ocupem desde já grande numero de braços: diminuímos a crise de trabalho e contribuímos para o nosso equilibrio económico. O começo da actividade segura em obras de fomento traz tambem consigo o apaziguamento da nossa vida interna e a corrente de simpatia dos capitais portuguezes e estrangeiros em busca duma colocação garantida.

b) É sabido de todos que só depois de dois concursos desertos e de assegurada a garantia de juro no terceiro, é que appareceu uma proposta, que, por motivos diversos, de que o maior foi a impraticabilidade económica da ponte de Lanheses, o primitivo concessionario transferiu o contracto a outro, que por seu turno fez nova transferência e até que por outro mais veio elle parar aos concessionarios actuais.

Se o Govêrno, cumpridas as formalidades do estilo — perdendo tempo e arruinando uma empresa — abrir nova praça nas condições dos contractos actuais, é muito provável que a ela só concorrá alguém quando as vantagens tiverem sido muito melhoradas quer para a rial extensão do sistema, quer no juro garantido, quer talvez tambem no *quantum* quilométrico.

Parece-nos que há toda a vantagem em não correr os riscos de experimentar tal proceder que só pode ser ruinoso para todos.

Suponhamos que o Govêrno, cumpridas as demoras e formalidades do costume, venha a ficar, por uma praça deserta, senhor da concessão. Com isto haveria ainda mais demora e prejuizo para a riqueza do país e nem por isso o Govêrno obteria capital em melhores vantagens, ou construção e exploração mais lucrativa.

Pelo contracto de 27 de Setembro de 1904 o Estado garante apenas 3 por cento sobre 20:000\$000 réis por kilometro a 150

quilómetros, ou seja 600\$000 réis por quilómetro ou 90:000\$000 réis por ano.

Não são 20:000\$000 réis uma verba quilométrica total vantajada para o programa técnico dos estudos, atenta a fisiografia da região interessada; e o Governo não obtém com toda a certeza maiores economias no projecto que uma empresa concessionária.

Nestas condições que tem todas as probabilidades de se realizarem, o Governo, pelo estado da nossa vida política e financeira, não poderá levantar tão cedo o capital de cerca de 3.500:000\$000 réis para a empresa, se ela não ficar bem mais cara que este preço, e com toda a certeza não o obterá com o juro de 3 por cento, correspondente à garantia hoje assegurada, somente 3.000:000\$000 réis, que deverá ser apenas nominal, mas por outro muito maior.

Duplo prejuizo: no maior juro e em maior capital empatado. Quere dizer: o Governo, revendo o contracto e impondo condições vantajosas para o país, não só aproveita a oportunidade de fomentar a riqueza do Minho na ocasião mais critica, e com isso captar uma bela simpatia pela República, como também só com um encargo nominal promove o giro de capitais para a construção imediata.

c) De tão evidente que é, não carece de justificação a vantagem económica da fusão duma só companhia das linhas do Porto à Póvoa e Famalicão com a de Guimarães e a concessão do caminho de ferro do Alto Minho. De forma que, ou o Governo consente que a companhia concessionária dê este último caminho de ferro tenha condições de viabilidade mediante vantagens, ou o Governo vai fazer em vez da companhia o resgate das linhas da Póvoa e de Guimarães, apesar de nenhuma disposição em tal sentido estar afirmada nos diplomas de concessão, para depois construir o sistema de via reduzida que aquela delineara.

Pelas condições em que avaliamos a Fazenda Pública não vemos que o Estado possa fazer já, ou em breve, com vantagem, estas operações. E não resta dúvida nenhuma que toda a demora nas medidas do fomento só pode agravar a nossa vida económica e social.

Quer-nos parecer que hoje mais do que nunca deve o Estado chamar a colaborar com ele toda a Nação pelas empresas honestamente constituídas, para se cobrar o tempo perdido e utilizar a nossa riqueza malbaratada. Os nossos grandes males são: por um lado a falta de iniciativa, a carência duma geração nova desapegada da mesa orçamental; e por outros obstáculos que sistemáticamente o Governo tem anteposto a toda a manifestação de actividade, isolada ou colectiva. Se o espirito scientifico e empreendedor que desde o meio do século passado dá cunho especial à vida moderna não se mostrou em nossa casa, por outro lado o Governo não cuidou, como devia, de alentar a germinação d'ele, quer por uma remodelação da educação nacional, quer pelo auxilio e incitamento franco a todas as honestas actividades nascentes. Razão porque convém abrir na industria e nas empresas novas, de carácter particular ou municipalista, campos para a formação da gente nova com energia e vontade.

Grande tarefa tem o Estado para o emprego da sua gente e do seu dinheiro: bem feliz fôra ele se duma e doutro tivera o bastante para se desempenhar bem. O Estado explora 681 quilómetros de via larga no Sul e Sueste e 343 quilómetros de via larga e 121 quilómetros de via de 1 metro no Minho e Douro, ou seja um total de 1.145 quilómetros de caminhos de ferro. Para tornar perfeita a exploração d'elles carece de os dotar com boas estações terminais; estabelecer segunda via entre Campanhã e Ermezinde e dentro em pouco entre Barreiro e Pinhal Novo; ampliar várias estações; adquirir e melhorar material circulante. Para os valorizar cabalmente deve construir cerca de 300 quilómetros de linhas em cada zona.

No Norte, além da conclusão do tróço de Valença a Monção, a linha de Ermezinde a Leixões, Amarante a Cabeceiras de Basto, Vidago a Chaves, Régua a Vila Franca, Carviçais ao extremo do planalto de Miranda, e em futuro próximo, a linha marginal do Douro a juzante de Mosteiró.

No Sul, conclusão de Barreiro a Cacilhas, Seixal e Cezimbra, linha do Sado, Mora a Ponte de Sor, Vila Viçosa a Elvas, Portimão a Lagos, além das linhas de Serpa ou Pias ao Pomarão e do Baixo Alentejo.

Não seria de mais gastar 10:000 ou 12:000 contos nessa valorização.

Os resultados directos e indirectos compensariam sobejamente o sacrificio. Não será, porém, fácil o recurso de tam elevado credito ainda que distribuido por um periodo um tanto largo.

A boa exploração da rede actual, a sua valorização e a melhoria dos serviços dão margem de actividade bastante para o Estado. Por isso toda a colaboração financeira com empresas concessionárias de linhas ainda não construídas nas zonas extremas, que a rede do Estado só pode trazer vantagens, não só revela sensata prudência, como é uma necessidade indeclinável.

Tomar como base o existente, resultante dos factos politicos, administrativos e financeiros da nossa vida constitucional que deu ao regime ferro-viário a sua feição ecléctica, evolucionar e melhorar com prudência, tornando mais intensa a cooperação do Estado com as companhias, fugir de aventuras perigosas para o credito do país, quais se nos afigura o isolamento do Estado na tarefa de completar a rede ferro-viária bem como o resgate sem elementos

de disciplina, energia e finanças das linhas de velha concessão, parece-nos a melhor norma de Governo a seguir.

*
*
*

Como primeira dificuldade que já fez fracassar todos os concessionários destas linhas está a definição do traçado de Viana a Ponte da Barca: seguir pela margem direita até Lanheses e depois passar para a margem esquerda em ponte dispendiosa; ou um tróço em cada margem do Lima, de Viana a Lanheses.

Devemos notar que foi por uma apreciação superficial da carestia da ponte ferro-viário de Lanheses e da travessia da Veiga de Bertandos por uma inexacta pesagem das dificuldades técnicas, e não por quaisquer primasias de utilidade para a região a servir—que levianamente se arbitrou a travessia do Lima para a margem esquerda como mais conveniente, em vez da directriz pela margem direita através da Veiga de Bertandos. Esta, completada pela ligação das duas margens com uma ponte de estrada, seria a solução mais vantajosa.

Supondo que o Estado, por falta de concorrentes depois de nova praça deserta, podia ir fazer este caminho de ferro, não seria de boa economia atravessar o Lima em Lanheses com a directriz, ou fazer dois troços de Lanheses a Viana:

“... porque um caminho de ferro há-de ter, ou espera-se que venha ter, um futuro próspero—porque é construido pelo Estado, por grandes razões de Estado ou por qualquer outro motivo há-de ter muito dinheiro no Tesouro—não há daí nenhuma justificação, só por esse facto, de o tornar caro.

Por outro lado, nenhum caminho de ferro é tão pobre que vá economizar quando uma certa despesa adicional fôr claramente muito lucrativa. Se está claramente mostrado, ou apreciado por boas razões, que uma certa despesa adicional pagará 10, 15, 20 ou 50 por cento, como o caso fôr, pode-se dizer que a companhia por mais pobre que seja, encontrará processo e meio de obter capital, se os factos forem devida e claramente apresentados». (Railway Location, Artur M. Wellington).

Por isso, entendemos que as mudanças de directriz e serventia das margens no traçado de Viana a Ponte da Barca não representam mais que aquela solução económica que toda ou qualquer entidade construtora e exploradora—Estado ou companhia—havia de tomar, se logo do começo das negociações estivesse claro o anteprojecto da linha.

Base 1.^a

A 1.^a base, removendo um obstáculo insuperável, apresenta compensação atendeveis, cuja justificação completa obrigava a uma monografia pormenorizada deste caminho de ferro e a considerar a applicação a um caso especial da teoria económica das directrizes, estudo complexo, bem formulado por A. M. Wellington e Loring Webb nos seus livros magistrais. Por isso fazemos apenas umas referencias sumárias para justificar este nosso parecer.

As duas primeiras condições desta base definem a directriz geral e a ligação das duas margens—concessões para a companhia—e as quatro restantes as obrigações impostas.

1.^o A directriz não é desvantajosa para o tráfego da região: serve-a tam bem como pela margem esquerda. De Viana a Lanheses é muito densa a população; de Lanheses por diante ambas as margens são muito povoadas, mas na margem direita são muito importantes e populosas as fregezas entre Ponte do Lima e Ponte da Barca. A estação de Ponte do Lima fica melhor situada na margem direita do que na margem a cavaleiro da povoação.

A construção de duas linhas, uma pela margem esquerda (sem subsídio nem garantia de juro) e outra pela direita de Viana até Lanheses, a que o concessionário se podia sujeitar pelo artigo 55.^o n.^o 1.^o do contracto, adiando a construção da ponte sobre o Lima em Lanheses até que o rendimento liquido atinja 8 por cento do capital garantido, não só não traz vantagens, como também causou a recusa de capitais para a empresa, que assim não pode ir avante. Esta solução divide o tráfego até Lanheses por dois caminhos de ferro, concorrentes ainda com o Lima, o que não permite que o rendimento liquido de 8 por cento seja atinjido tam cedo. E também grande desvantagem para a linha do Minho seria a inclusão da linha de metro entre Viana e Darque para atingir a margem esquerda, que obrigava a reforçar a ponte, e principalmente perturbaria e daria sujeições embaraçosas, quando não perigosas, a ambas as linhas.

Depois, se fôsse atinjido o rendimento liquido de 8 por cento, construída a ponte, ficaria o caminho de ferro da margem esquerda com pequena utilidade em confronto com o embaraço de duplicação das linhas.

2.^o Procedendo-se de acôrdo com este artigo atinge-se muito mais cedo a ocasião de construir uma ponte de estrada entre as duas margens, não só porque o caminho de ferro é feito com mais vantagens, sem concorrência de tráfego por um outro tróço desfavorecido de subsídio e de garantia de juro, mas também porque se toma o limite de 7 por cento, em vez de 8 por cento, de rendimento liquido para a construção da ponte.

3.^o Seria longo calcular a diferença de Orçamento correspondente à alteração das inclinações de 30 para 25 milímetros por metro neste sistema que atravessa uma região desdobrada, por

vezes atormentada, sempre semeada de relevos orográficos e sulcada de muitas linhas de água desde Mindelo, do lado esquerdo da bacia do Rio Ave, através desta e das do Cavado e do Lima até a margem esquerda do Minho, com a ramificação descendente do Vale do Lima, e ao mesmo tempo atender ao cuidado permanente que houve em não baixar do raio 100 metros (anormalmente 90 metros), isto é em não utilizar nunca o raio mínimo de 75 metros.

Mas era este cálculo o mais necessário para um engenheiro competente mostrar que esta variação de programa foi a melhor compensação que a Companhia podia ter dado ao Estado em troca das concessões que pede.

O Caminho de Ferro de Guimarães por Braga a Monção sobe primeiramente a Serra da Falperra, que passa na Portela de Balazar, subindo 160,°90, entre as Taipas e aquella, com rampa média de 0,°02433, sem nunca ultrapassar 25 milímetros, num percurso de 6:614,°30, em rampa, para depois descer 156,°01 com 6:664,°16 em declive antes de subir 20,°80 para atingir Braga. O raio mínimo empregado foi a 100 metros, e a extensão total de Guimarães a Braga é de 28:734,°63.

De Braga em diante desce para o Cávado, havendo até a Ribeira de Sabariz 3:970,°21 em patamar, 3:796,°42 em rampas de 8:032,°04 em declive com inclinação média de 0,°02209, não excedendo nunca o limite de 25 milímetros por metro. E daí sobe até a Portela do Vade, na divisória do Cávado e do Lima, em terreno descoberto, vencendo 254,°93 de diferença de nível, só com 1:484,°22 em patamar e 53,°95 em declive para 10:763,98 em rampa dentro do limite de 25 milímetros, sem baixar do raio 100 metros em planta. Da Portela do Vade até o Lima nos Arcos de Valdevez o traçado é difícil, pois tem de descer 277,°80 o que obrigou a 12:606,°91 em declive para 4:276,°21 em patamar, e 2:704,°60 em rampa, sem nunca ultrapassar inclinação de 25 milímetros, nem baixar o raio além de 90 metros.

Além dos Arcos será necessário subir a serra do Extremo, obstáculo considerável entre o Lima e o Minho antes de atingir Monção.

Basta considerar que é um caminho de ferro de travessia duma região de relêvo muito desdobrado e por vezes áspero, e até só tomar em consideração os números isolados 160,°90 de altitude a subir na Falperra, 254,°93 de Ribeira do Sabariz à Portela do Vade, com os 277,°80 a descer daqui até os Arcos, para mostrar que só nestes 693,°63 de altitude a vencer sem atenção à descida da Falperra até a Ribeira de Sabariz por Braga, que é muito importante, e à travessia da Serra do Extremo e da bacia do Rio Ave, a mudança de 25 milímetros por metro para 30 milímetros dava uma economia de 4:624 metros, isto é, dum sexto do primitivo comprimento, nas despesas de construção e expropriações. É necessário também coordenar esta diminuição de inclinação com o aumento de raio nas curvas que torna a inscripção muito mais difícil nos accidentes do terreno, movimento de terras maior, e não permite evitar embaraços de construção que não teriam importância no caso duma maior elasticidade de programa técnico. O caminho de ferro assim ficará muito mais caro por todos os motivos.

É verdade que na exploração, se fôr até o fim do prazo, colherá em parte a empresa a despesa maior de construção: mas menos certo não é que o caminho de ferro fica por esta forma com muito maior segurança no movimento, de maior carga rebocada pelo mesmo peso de locomotiva e susceptível de comboios mais rápidos, que cobrem em excesso a diferença de traçado a mais, todas vantagens muito atendíveis na serventia da região, e principalmente pode o Estado, se fizer o resgate no fim dos 20 annos, ficar com um caminho de ferro nas melhores condições de ser explorado por conta dele.

Pelos estudos já aprovados de Guimarães a Braga e aos Arcos de Valdevez, vê-se bem que da parte dos engenheiros da empresa houve o melhor critério na combinação do programma para o máximo final de economia; e que sempre se pôs de lado a feição da despesa minima inicial nos vários factores considerados: inclinações máximas, raios mínimos, expropriações e serventias baratas.

4.º A redução a um ano do prazo de apresentação dos estudos que faltam, de Lanhesees a Ponte da Barca e dos Arcos a Monção, bem como:

5.º A redução a cinco annos do prazo de sete da construção do troço dos Arcos a Monção, mantendo o mesmo prazo para o restante do caminho de ferro, é vantagem para a região e para o Estado pelo tráfego e mais proveitos que a exploração deste troço mais cedo traz à linha do Minho.

6.º E não deixa de convir por todas formas aos Caminhos de Ferro do Estado e ao país a iniciativa de promover a concorrência de excursionistas ao Monte de Santa Luzia, em complemento da atracção fatal que a linha de travessia do centro do Minho trará ao norte do país.

Esboçemos, porém, melhor e em traços de aproximada expressão numérica o caso da ponte de Lanhesees só para estrada, com a directriz pela margem direita, comparada com o caso do traçado primitivamente obrigado: pela margem direita até Lanhesees, travessia aqui do Lima em ponte mixta, e depois traçado pela margem esquerda.

A ponte de Valença de dois taboleiros de via larga custou cerca de 240:000\$000 réis, incluindo as avenidas. Sendo estas da conta do Governo na ponte de Lanhesees e a via apenas de 1 metro a ponte de Lanhesees de dois taboleiros não custará mais de 200:000\$000 réis.

Por outro lado a travessia da veiga de Bertandos custará 60:000\$000 réis. Há assim uma diferença de 140:000\$000 réis.

Ora o rendimento anual da ponte de estrada computável em 2:400\$000 réis corresponde a 40:000\$000 réis, sensivelmente, de capital a 6 por cento. A construção da ponte de estrada não custará menos de 70:000\$000 réis, reduzida a dinheiro actual. A diminuição das inclinações e melhoria de todo o programa técnico nos 158 quilómetros dá uma economia de exploração seguramente muito maior que 2:000\$000 réis por anno, ou seja garantia de muito mais de 30:000\$000 réis.

Somando estas três verbas teremos a equivalência em benefícios para o Estado das concessões reclamadas.

Ainda que elas não sejam inteiramente compensadas por vantagens para o Estado, caso elle faça resgate no fim do prazo de vinte annos (o que não nos parece razoável concluir, porque a economia de exploração pelo novo programa técnico é uma verba muito importante e que deve ser considerada logo a partir dos primeiros vinte annos) estas considerações mostram pelo menos a liberdade, se não a obrigação que cabe ao Estado de secundar a empresa com as concessões pedidas. Tanto mais que nenhuma outra se fundou até hoje no país em condições tão pouco onerosas para o Tesouro como esta. Assim as linhas da Foz do Tua a Mirandela e Santa Comba Dão a Viseu tem respectivamente a garantia de 5 1/2 por cento sobre 19:692\$300 réis e 22:800\$000 réis aplicada á extensão efectiva da linha; o troço de Mirandela a Bragança tem 4 1/2 por cento garantidos sobre 23:990\$000 réis, o que corresponde a 5 por cento sobre 23:391\$000 réis.

Base 2.ª

A fusão das linhas do Alto Minho com as da Póvoa e Guimarães, completadas pelo caminho de ferro de Mindelo a Lousado, é de tal importância para a região, pela homogeneidade de bitola e material que dispensa qualquer transmissão ou baldeação e pela unidade de exploração, que não podendo o Estado fazê-la, só lhe cumpre promover, em nome do bem público, a sua realização no mais curto espaço de tempo.

Esta fusão foi em principio admitida pelo Governo por despacho de 22 de Julho de 1909.

As condições da segunda base do contracto afiguram-se-nos aceitáveis, agora uma restrição que será prudente fazer.

1.º A linha do Mindelo a Lousado vem completar a serventia da região agricola muito povoada dentre o Leça e o Ave até a linha do Minho por leste, a bela terra da Maia caracterizada pelo aproveitamento cuidadoso de todos os campos e montes.

Não foi de boa previsão financeira a parte da linha da Póvoa a Famalicão: faliu de vez a expectativa de explorações mineiras na Serra de Rates, e a região atravessada não tem nem terrenos muito bem expostos e de constituição muito productiva, como a Maia, nem a densidade de população das terras ao sul do Ave. O serviço especial de comboios para o mercado de Famalicão, a exportação de toros de pinho da linda mancha florestal de Balazar à Estela, e as fabricas de serração de Laundos e Vila Nova de Famalicão tem animado mais a vida d'este lanco, que por tantos annos pesou sobre a exploração do outro, da Póvoa ao Porto.

O prolongamento de Laundos a Fão e a linha de Mindelo a Lousado tiveram parecer favorável no inquérito aberto nos termos de 6 de Outubro de 1898.

Por esta primeira condição fica a região litoral muito bem servida, pois tendo duas linhas longitudinaes: a do Minho e a do Porto a Póvoa, tambem contará duas transversais — a da Póvoa-Famalicão e a de Mindello-Lousado — ficando assim a ser a região do país mais favorecida por linhas férreas. Desaparece o inconveniente da inclusão do caminho de ferro de 1 metro da Trofa a Lousado, o que é vantajoso para a linha do Minho.

Pela segunda condição obtém a linha do Porto a Póvoa e Famalicão um melhoramento importante. Uma das primeiras construidas em Portugal, ressentia-se a exploração actual, não tanto da bitola reduzida, mas principalmente das locomotivas e material avelhado, dos engates sem molas, e da falta daquela segurança na via que não permite comboios de passageiros pesados e rápidos.

3.º A Companhia da Póvoa explora desde 1893 o ramal de Leixões à Senhora da Hora, em ligação logo com o Porto (4 quilómetros).

O movimento de passageiros em todo o caminho de ferro da Póvoa foi em média de 325:000 no quinquénio anterior a 1894 e neste anno elevou-se a 375:000, para em 1896 subir a 557:000 e em 1908 atingir 883:000.

O movimento de mercadorias de pequena velocidade e tonelage, que fôra no referido quinquénio de 18:000 toneladas annuaes, elevou-se em 1894, a 24:000, cinco annos depois a 35:200, e em 1908 a 80:140 toneladas, graças principalmente á exportação de toros de pinho que avivou o movimento do troço Póvoa-Famalicão e do aumento do comércio com Leixões.

Isto mostra que a linha do Porto-Póvoa-Famalicão, que foi construida sem pedir nada ao Estado, tem no ramal e porto de Leixões

um elemento indispensável de vida que não pôde ser cerceado sem lhe causar enorme diferença.

Merece, porém, um pouco mais de reflexão este ponto:

a) O porto de Leixões não dispensa a ligação directa da linha da Póvoa e de todo o sistema de metro;

b) Esta ligação não dá prejuízo, antes pelo contrário, á linha do Minho;

c) Não pode ficar por mais tempo protelado o acabamento do porto de Leixões. Cada vez é mais difícil entrar no Douro, e vergonhosa é a situação de ter construído um ante-porto por alguns milhares de contos de réis que só, como está, não serve de quasi nada.

Matozinhos e a Senhora da Hora, que se tem desenvolvido muito, esperam somente que o caminho de ferro venha da bifurcação de Ermezinde, tanta gente á cidade, em busca de Leixões.

Mas devemos notar que ao ramal da Senhora da Hora se deve a máxima parte do tráfego que sai por Leixões, pois a linha da Póvoa é a serventia única e sem concorrência de toda a região litoral que do Porto se estende até Esporão.

Não é razoável cortar a ligação com ele, porque se a linha não pode dispensar a ligação com Leixões, por ficar privada de exportar a madeira do pinhal da Estela e Laundos, os vinhos verdes do litoral minhoto e os artigos da indústria de Pedras Rubras, Senhora da Hora e da parte noroeste do Porto, não menos prejudicado fica Leixões.

E não é razoável obrigar a construir outra ligação com Leixões da linha Porto-Póvoa, dada a existencia e bons serviços da actual.

d) E' infundado o receio de que as mercadorias da zona servida pelas linhas do Alto Minho e de Guimarães aproveitem estas para as relações com o porto de Leixões, de preferencia á linha do Minho, depois de ligada com ele de Ermezinde, porque a via larga com menor percurso e tarifas mais baixas—dupla razão de preferencia—será a seguida na maior parte dos casos, salvo quando a natureza da mercadoria torna a baldeação enorme e prejudicial.

E neste caso prejudicável é, pelo interesse público, que ela não se dê.

Basta olhar para uma carta, em que estejam bem delineados os traçados, e vê-se logo que Monção, Viana, Braga, Famalicão, Guimarães e Lousado, em que o sistema de 1 metro corta ou se encontra com a via larga, são outros tantos pontos de convergência de mercadorias, quer em busca d'elles como centros consumidores, e, por isso, sem transporte na via larga (o que se realizará só para uma pequena fracção do tráfego total da linha de 1 metro), quer para buscar pela via larga outras cidades ou centros industriais, e de consumo, o Porto, sobretudo, ou Leixões. Só o tráfego exclusivo da linha da Póvoa, mais o que naturalmente lhe é devido, e que já tem em parte da região até as imediações da Trofa, que vai ser servida pela linha de Mindelo a Lousado, continuará a ser dirigido para o Porto e para Leixões, como de há muito acontece, sem o minimo prejuizo para a linha do Minho.

Não; o efeito da fusão e a rede de 1 metro a efectivar, só pode ser favorável ás linhas do Minho. E' olhar para o claro que vai na carta, de Nive por Viana a Valença, para leste, sem uma linha férrea, considerar depois o traçado de Monção a Braga e Guimarães, com a linha do Vale do Lima e de Fafe a Lousado e Mindelo, e vê-se logo quanto não vai ser fecunda para a economia do centro do Minho a facilidade dos transportes que uma linha em tão boas condições técnicas vem trazer. E dessa vida nova colherá um belo quinhão a via larga, porque, tendo cada grupo de linhas a sua função e o seu tráfego a dez—1 metro de efectuar os transportes para os nós com a via larga e promover indirectamente o desenvolvimento agrícola e industrial da nossa região mais povoada; a via larga de facultar o transporte rápido e económico desses pontos-nós ao porto de Leixões, aos grandes centros de consumo, sem prejudicar em nada, antes pelo contrario, a afluência crescente do tráfego da sua zona própria.

E assim temos como o porto de Leixões é indispensável para as duas linhas, testa natural de ambas, e como elas ambas para ele convergem, sem acção atribiliária no tráfego da região cruzada por elas.

De há muito que a zona noroeste do Porto utiliza, para o serviço de passageiros e mercadorias, a ligação Boa Vista-Leixões.

A linha de Ermezinde a Leixões não virá prejudicar aquella ligação, nem se dará o facto recíproco, porque cada uma tem a sua zona própria de influencia.

Do Porto (S. Bento) ha hoje para Matozinhos e Leixões as seguintes linhas:

- 1.ª Eléctrica marginal do Douro;
- 2.ª Eléctrica até Boa Vista e depois *tramway* a vapor;
- 3.ª Eléctrica até Boa Vista e depois comboio Boa Vista-Leixões.

Pois todas elas vivem e tem farto movimento. Outras que venham terão tráfego, pois ele surge com elas nas zonas suburbanas, como é sabido.

A unidade de bitola d'este ramal com o resto do sistema é indispensável.

4.ª As linhas da Póvoa e Guimarães, com uma soma de 91 quilómetros, foram as únicas construídas com capitais exclusivamente portugueses e sem subsidio do Estado, e, por qualquer motivo, sem limitação do prazo de concessão, o qual não pode ser considerado perpétuo, em virtude dos principios do decreto de 31 de Dezembro de 1864.

O periodo de noventa anos, consignado neste projecto de lei, parece-nos razoável.

Nas circumstancias actuais, supondo que ele é já aprovado por vós, isto é, que se conta o prazo desde 1912, temos:

Linhas	Extensão	Datas		Duração provável da exploração
		Da concessão	Da abertura á exploração	
Porto à Póvoa.....	28	19- 7-1873	4-10-1875	127
Póvoa a Famalicão.....	29	19-12-1876	12- 6-1881	121
Trofa a Guimarães.....	34	16- 4-1879	31-12-1883	119
Guimarães a Fafe.....	21	22-11-1901	21- 7-1907	95
Alto Minho.....	158	27- 8-1904	4- 1-1912	90
Mindelo a Lousado.....	18	1- 1-1912	4- 1-1912	90
				642/6=107

A média aritmética dá um periodo de 107 anos. Atendendo também á extensão das linhas, a média baricêntrica dá 28.946 : 288 = 100 anos. Devemos notar que a linha do Porto-Póvoa-Famalicão que tem grande influencia no valor do tempo médio, como aliás a de Guimarães, tem uma justificação em parte do prazo um pouco mais largo, por ele ter o aspecto de perpétuo no silencio da concessão. Mas o excesso insignificante além dos 99 annos para as duas é mais que cerceado pela redução a 90 annos do das linhas do Alto Minho e linha Mindelo-Lousado. Além de que ambas, e sobretudo a linha da Póvoa, tiveram uma vida precária por muitos annos; e a média dos prazos das linhas de Guimarães e da concessão do Alto Minho, como efectivadas já, dá apenas 98 annos e meio.

Parece-nos pois que por esta condição 4.ª fica bem regulada a situação das concessões da Póvoa e de Guimarães numa justa pesagem com a nova concessão do Alto Minho.

5.ª E' necessário e justo introduzir as restricções do artigo 5.º

6.º O contracto primitivo de 27 de Setembro de 1904 impunha o depósito definitivo de 24.000\$000 réis; foi ele augmentado em 31 de Janeiro de 1907 em troca duma prorrogação de prazo, para 50.000\$000 réis; mais do dobro. Parece-nos que não é necessario aumentá-lo agora mais para garantia d'este contracto.

7.º Define-se conforme o parecer de pessoas entendidas, que não é devida contribuição de registo na agremiação dos capitais, fusão de três entidades, o que não constitui uma transferencia de valores.

8.º A letra do Código Commercial, na opinião da Procuradoria Geral da República, não permite a emissão de obrigações nas condições pedidas neste artigo. Ele, que é indispensável para a realização da empresa, tem todos os precedentes das outras companhias nacionais e de quasi todas as estrangeiras a seu favor.

Assim:

Companhias Portuguesas

Capital em contos de réis

	Accções	Obrigações	Relação
Companhia Nacional.....	934,3	4.716,0	1 : 5
Companhia Rial.....	5.999,4	89.574,0	1 : 14
Companhia da Beira Alta.	1.800,0	11.565,2	1 : 6,05
Companhia de Guimarães.	300,0	1.227,0	1 : 4
Companhia da Póvoa.....	500,0	470,8	1 : 1
	9.533,7	107.553,0	1 : 11,3

O numero primitivo de obrigações de Guimarães era maior.

Companhias francesas

Capital em milhões referido a 31 de Dezembro de 1904

	Accções	Obrigações	Relação
Norte.....	231,9	1.588,6	1 : 6
Leste.....	292,0	1.903,1	1 : 6,5
Oeste.....	150,7	1.963,4	1 : 13
Orleans.....	307,8	2.168,3	1 : 7
Paris-Lyon-Mediterraneo..	341,0	4.410,5	1 : 13
Midi.....	146,3	1.270,1	1 : 8,7
Cinture de Paris.....	—	59,6	—
No conjunto.....	1.469,7	13.363,6	1 : 9,1
Companhias Secundárias..	76,8	150,2	1 : 2
	1.546,5	13.513,8	1 : 8,7

Em 31 de Dezembro de 1885 a proporção no conjunto das grandes companhias era de 1 : 6,6. Em 1904 era de 1 : 9,1 e hoje deve ser maior.

Esta concessão não vai de forma alguma tornar menos segura a situação dos obrigacionistas, porque todo o caminho de ferro

construído — capital efectivado na empresa — e a garantia de juro são penhores mais valiosos que a realização prévia do capital acções, igual ao das obrigações.

Se as obrigações não tivessem garantia de juro e fôsem em capital igual ao das acções, conforme a lei, se a empresa não der saldo na exploração, de nada serviriam aos obrigacionistas a imobilização das acções; ao passo que, garantido o juro às obrigações, recebiam estes o seu coupon, ficando os accionistas sem dividendo, realizando-se então o objectivo do Código Commercial.

O número que arbitrámos dá margem folgada para quaisquer eventualidades além das previstas no projecto de estatutos apresentado com o requerimento de 28 de Junho de 1911 pelos concessionários ao Governo, o qual é 1: 6, 4.

Como a maior parte das obrigações é destinada à construção de linhas que usufruem as vantagens da base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899, parece justo generalizar a todo o capital da empresa o disposto na referida base.

É de esperar que passados os primeiros quatro anos seja eliminado o encargo para o Tesouro da garantia do juro. Recorrendo ao relatório da proposta de lei de garantia de juro de 30 de Janeiro de 1904, sabemos que não é preciso recorrer a cálculos mais ou menos falíveis do tráfego provável, baseados na população da zona tributária, população superior a 300:000 almas, como já foi ponderado, e que compreende a de centros tão importantes como Viana, Braga e Guimarães.

Basta comparar as linhas a construir com as do Minho, da Póvoa e de Guimarães.

O rendimento bruto quilométrico destas (excluindo os impostos), nos primeiros anos da sua exploração foi o seguinte:

Linha do Minho.....	2:200\$000
Linha da Póvoa.....	1:300\$000
Linha de Guimarães.....	1:400\$000

Ou em média 1:600\$000 réis, que hoje é superior já a 2:700\$000 réis. Não será inferior àquella média o rendimento inicial das novas linhas. A despesa inicial de exploração economicamente organizada não deve exceder réis 700\$000 a 800\$000, sendo portanto certo um rendimento liquido inicial de 800\$000 réis.

A construção das linhas nas condições prescritas no decreto de 27 de Abril, isto é, em curvas de 75 metros de raio, pode ser levada a efeito sem obras de arte dispendiosas, podendo-se fixar no máximo de 20:000\$000 réis o capital tomado para base da garantia de juro. Se fôr garantido aquelle capital quilométrico com o juro de 5 por cento, igual ao que foi estipulado para a linha Torres-Figueira-Alfarelos, bastará limitar a 3 por cento o máximo adeantadamente constituído pela garantia, limite que naquella linha é de 2 por cento. Convém notar que tendo sido de 1:200\$000 réis a média do seu rendimento quilométrico nos primeiros tempos, bastaram quinze anos para que o crescimento d'elle viesse a dispensar a garantia concedida, entrando agora no período do reembolso. Para definir claramente e limitar a responsabilidade assumida, pode-se fixar em 150 quilómetros a extensão garantida, próximamente igual à dos anteprojectos, à qual corresponderá o capital de 3.000:000\$000 réis, não podendo, pois, a garantia exceder o limite de 90:000\$000 réis, ou 600\$000 réis por quilómetro, para o que seria preciso que o rendimento liquido não excedesse 400\$000 réis ou o rendimento bruto 1:100\$000 réis.

A encontrar com a garantia recebe o Estado o produto dos impostos de trânsito e selo que excederá 15:000\$000 réis, e o aumento de receita liquida nas linhas do Minho e Douro, proveniente do affluxo do tráfego das novas linhas, não inferior a 45:000\$000 réis.

Na pior das hipóteses, assás improvável, o encargo será pois de 30:000\$000 réis. E se a construção das linhas fôr gradual, deixando-se a do trôço dos Arcos de Valdevez a Monção, a mais cara e menos rendosa, para quando esteja concluída a dos outros troços, o encargo d'elle proveniente sobrevirá apenas no momento em que se acham já esses em plena exploração.

Para incitar a concorrência, algumas vantagens mais podem ser proporcionadas ao capital, consistindo nas isenções de impostos e outros auxílios proporcionados pela base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899.

São estes números do relatório do decreto de 24 de Dezembro de 1903 relativos a uma época em que o desenvolvimento económico do país estava muito atrasado. O rendimento bruto das linhas do Norte aumentou consideravelmente de então até hoje; e se já se previa por estes números de precisão incontestável que a empresa era de garantia de juro apenas nominal no desembolso do Tesouro, com mais razão hoje se pode considerar, não de qualquer onus para o Estado, mas uma bela fonte de receita sem o mínimo dispêndio.

Estudos de engenheiros abalizados—Vasconcelos e Sá, Justino Teixeira e Xavier Cohen, demonstram que não só os rendimentos das linhas da rede de que se pretende a fusão garantem largamente o juro e a amortização das obrigações, como também que a garantia do Estado não chegará a tornar-se efectiva, devendo até haver dividendo para os 900:000\$000 réis de acções.

Estando assim prudentemente assegurado o rendimento inicial das novas linhas, que na maxima parte já estão proficientemente projectadas, parece-nos justa a faculdade de emissão nas bases que propomos,

9.^o Concordamos também que, sendo necessário regular as condições de resgate das linhas da Póvoa e Guimarães é boa a unificação de prazo, nos termos do artigo 29.^o do primeiro contracto de 27 de Setembro de 1904, sendo o prazo nele fixado contado da data do contracto modificado de acôrdo com este projecto de lei.

Em conclusão: somos de parecer que o Estado, visto ter uma zona de acção exclusiva no sul do País que lhe tomará por demais toda a actividade, deve utilizar as concessões feitas no Minho, num regime mixto, e facilitar a unificação do sistema regional, remover quaisquer estorvos mediante concessões justificaveis, olhando principalmente para o interesse geral e o progresso económico da nossa provincia mais laboriosa e de tantas perspectivas de futuro industrial e agricola, o que não deixa de concordar com a contribuição para a prosperidade maior da linha larga e para a valorização do porto de Leixões.

E como também os elementos seguros da prespectiva financeira desta empresa de Caminhos de Ferro regionais mostram um encargo apenas nominal para o Tesouro na garantia do juro, e são atendíveis as outras condições das bases deste projecto de lei, nós somos de parecer que elle deve ser aprovado sem demorar com a leve modificação introduzida, para evitar que se agravem mais as precárias circumstancias dos trabalhadores do norte do país, que irão ter já aqui um belo campo de acção.

Sala das Sessões, 10 de Janeiro de 1912.

João Pereira Bastos, Jorge de Vasconcelos Nunes, Alvaro Pope, João Carlos Nunes da Palma, Ezequiel de Campos, relator, Joaquim José Cerqueira da Rocha.

Senhores. — A vossa comissão de finanças vem dar-vos o seu parecer sobre o projecto de lei n.^o 5-A, que se ocupa das «linhas do Alto Minho» ou, mais propriamente, «das alterações aos contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Março de 1907, celebrados para a construção e exploração dos caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana do Castelo a Ponte da Barca» e ainda «da fusão das Companhias do Porto á Póvoa e Famalicão e a do Caminho de Ferro de Guimarães com a empresa concessionária das linhas acima mencionadas».

Não é da competência desta comissão o estudo do aspecto juridico do projecto n.^o 5-A que será, sem dúvida, apaciado pela comissão competente.

A vossa comissão de obras públicas no seu parecer, que temos presente, occupou-se dos aspectos técnico e económico do projecto, chegando á conclusão, que a vossa comissão de finanças perflha, que é de utilidade geral a execução das obras de que o projecto n.^o 5-A se occupa.

A vossa comissão de finanças resta apenas dar o seu parecer sobre o aspecto financeiro do projecto: é sua opinião que, dadas as condições actuais do nosso meio financeiro, deveis dar a vossa aprovação ao projecto n.^o 5-A contanto que dum modo iniludível fique consignado o principio que, seja qual fôr a importancia e numero das obrigações que venham a ser emitidas, o Estado é unicamente obrigado ao pagamento da garantia do juro estipulado no contracto de 24 de Setembro de 1904, isto é o Estado dispenderá o máximo de 90:000\$000 réis annuaes, ou seja a garantia de 600\$000 por quilómetro numa extensão de 150 quilómetros, ainda que seja superior a este numero o comprimento da linha.

Por outro lado, por informações colhidas nas estações competentes, pôde a vossa comissão de finanças informar-vos que as linhas do Alto Minho não vem prejudicar as linhas do Estado, antes determinarão um aumento do seu tráfego; pelos motivos expostos, entede a vossa comissão que deveis aprovar o projecto n.^o 5-A.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, em 11 de Janeiro de 1912.

Inocência Camacho Rodrigues, relator, José Barbosa, António Maria Malva do Vale, Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães, Tomé de Barros Queiroz, Alvaro de Castro, Joaquim José de Oliveira, Aquiles Gonçalves.

Senhores: — Devendo ser o progresso económico do país objecto dos nossos mais sollicitos disvelos, importa dar vigoroso impulso, até onde o permitem os recursos do Estado, á viação accelerada factor primacial da riqueza pública.

Se há regiões que, pela densa população, actividade laboriosa e possibilidade de atrair excursionismo, tenham jus a esse melhoramento, é a provincia do Minho.

Circumstancias assás conhecidas, que é ocioso relembrar, tem estorvado a pronta construção das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana á Ponte da Barca, concedidas por contracto de 27 de Setembro de 1904, que até agora não surtiu o desejado efeito.

Depois de duas transferencias acha-se a concessão, ao presente, em mãos de empresa portuguesa, que, depois de elevar de 24 contos a 50 contos de réis o depósito de garantia, mandou elaborar, com esmero, os projectos das linhas, aguardando, porém, desde 1908 solução da questão posta acerca do traçado mais conveniente para a linha do Vale do Lima, conforme a proposta de lei apresentada pelo Governo em 25 de Julho daquele ano e aceite pela comissão respectiva da Câmara dos Deputados, em termos tais, porém, que os concessionários declaram não os poder aceitar, o que fez voltar o projecto á comissão.

A omissão, no contracto primitivo, de autorização explícita para a necessária emissão de obrigações, que tem na garantia de juro base segura e tangível, embora não prevista na lei geral, como em relação a caminhos de ferro seria preciso, tornava indispensável uma providência legislativa.

Preparam entretanto os concessionários as bases duma fusão da sua empresa com as companhias de caminhos de ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e de Trofa a Guimarães e Fafe.

Foi, em princípio, admitida pelo Governo essa fusão por despacho de 22 de Julho de 1909, sob a cláusula de ser elevada de 0^m,90 a 1 metro a largura da primeira daquelas linhas, de se fixar uma data única para termo de todas as concessões, algumas das quais tem duração indefinida e se poderiam supor perpétuas, se essa perpetuidade não fôsse de encontro aos princípios do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que rege a parte do domínio público constituída pelos caminhos de ferro.

É de indispensável conveniência pública essa combinação, que unifica a exploração de perto de 300 quilómetros de linhas, constituindo um grupo homogêneo e define os direitos do Estado à reversão de todo o grupo em prazo determinado.

Tem sido norma geralmente seguida, mesmo no nosso país, dar o Estado justo auxílio às empresas concessionárias de caminhos de ferro, pelas revisões dos seus contractos, quando as circunstâncias o aconselham, quer a concessão resulte do concurso, quer tenha sido feita sem elle.

No parecer de 25 de Agosto de 1908, da comissão de obras públicas, se encontram reunidos numerosos exemplos dessa forma de proceder.

O natural retraimento do capital, perante os empreendimentos ferro-viários, ainda que quando de auspicioso futuro, aconselha a outorga de facilidades que, sem onerarem o Tesouro, amparam iniciativas e favorecem úteis combinações.

A esse objectivo obedece a presente proposta de lei, que, além de reproduzir, na essência, a de 25 de Julho de 1908, estabelece as condições para a fusão das empresas em termos equitativos que a facilitem.

Assim, é prevista não só a concessão, nos termos legais da linha de Lousado a Mindelo, que assegura continuidade do grupo e foi objecto do inquérito administrativo, nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, como o alargamento da linha da Póvoa e a exploração do ramal da Senhora da Hora, que assegura as relações regionais com o porto de Leixões, trazendo-lhe valioso tráfego.

Para o termo de todas as concessões fixa-se uma data única, sendo a sua duração inferior à de noventa e nove anos usualmente estipulada.

Torna-se extensiva a todas as linhas a proibição de contractos particulares e o direito de resgate, que figuram no contracto das linhas do Alto Minho.

Definem-se os termos em que a necessária emissão de obrigações deverá ser feita com a base sólida da garantia de juro, não prevista na lei geral, e, em vista da sua aplicação, na maior parte à construção de linhas, usufruindo as vantagens da base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899, torna-se genérico o preceito da isenção prevista no n.º 8.º da mesma, para a conveniente uniformidade.

Define-se, o que para pessoas autorizadas é matéria assente, que não é devida a contribuição de registo na agremiação de capitais, que não constitui uma transferência de valores.

Ociosos serão pois entrar em mais larga exposição de motivos que me levam a apresentar o seguinte

PROJECTO DE LEI

Art. 1.º Os contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Março de 1907 para a construção e exploração dos Caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca serão modificados em harmonia com as prescrições das bases anexas à presente lei, que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º É revogada a legislação em contrário.

Base 1.^a

1.º O caminho de ferro do Vale do Lima seguirá a margem direita do Rio Lima em toda a sua extensão, desde Viana até o entroncamento na linha de Braga a Monção.

2.º A Empresa concessionária fica obrigada a construir uma ponte sobre o Rio Lima em Lanheses para ligação da estrada das duas margens, logo que o rendimento líquido das linhas concedidas com garantia de juro atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo à mesma o direito de cobrar as portagens previstas no contracto.

3.º Em nenhum dos troços das linhas a construir poderá ser excedido o limite de 25 milímetros nas inclinações.

4.º Os projectos dos troços de Lanheses a Ponte da Barca e dos Arcos a Monção serão apresentados no prazo dum ano a contar da data do novo contracto feito nos termos da presente lei.

5.º O prazo de sete anos previsto no contracto para a construção do troço dos Arcos a Monção é reduzido a cinco anos, contados da data da aprovação dos respectivos projectos.

Todos os outros troços serão construídos no prazo de três anos, contados da data do novo contracto celebrado nos termos da presente lei, para aquele cujos projectos estejam já aprovados, e da data da aprovação dos projectos para os restantes.

6.º A mesma empresa fica obrigada a estudar e promover desde já, quanto em si caiba, a criação duma estância em Santa Luzia, junto de Viana do Castelo, servida por ascensor e dotada com os atractivos e comodidades precisas para chamarem ali concorrência de excursionistas, devendo submeter à aprovação do Governo, no prazo dum ano a contar da data do novo contracto feito nos termos da presente lei, o respectivo projecto elaborado em harmonia com as indicações das estações officiaes competentes.

Base 2.^a

A fusão das companhias do Porto à Póvoa e Famalicão e do caminho de ferro de Guimarães com a empresa concessionária das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca, aceite em princípio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, deverá ser sujeita às seguintes condições:

1.^a Será construída e explorada, nos termos da base 5.^a e 6.^a da lei de 14 de Julho de 1899: uma linha férrea dum metro de largura de via de Lousado a Mindelo, com uma estação comum à linha do Minho em Louzado, sendo suprimido o troço comum a esta entre Lousado e Trofa.

2.^a A largura da via da linha do Porto à Póvoa e a Famalicão será elevada a um metro, procedendo-se à necessária modificação do material circulante.

3.^a A empresa ou companhia constituída pela fusão atrás indicada continuará a explorar por arrendamento, durante o prazo da concessão, o ramal da Senhora da Hora a Leixões, devendo ser unificada a largura da via com a das outras linhas, sem prejuizo do serviço privativo do porto de Leixões.

4.^a A concessão de todas as linhas concedidas à empresa ou companhia resultante da fusão, a saber:

Do Porto à Póvoa e Famalicão.
De Trofa a Guimarães e Fafe.
De Braga a Guimarães.
De Braga a Monção.
De Viana a Ponte da Barca.
De Lousado a Mindelo.

é feita pelo prazo de noventa anos, contados da data do novo contracto celebrado nos termos da presente lei.

Findo aquele prazo serão applicáveis a todas as mencionadas linhas as cláusulas respectivas do contracto de 27 de Setembro de 1904.

5.^a São prohibidos os contractos particulares de transporte em todas as linhas da concessão.

As tarifas e horários serão sujeitos ao exame da administração dos caminhos de ferro do Estado antes de serem submetidos à aprovação do Governo.

6.^a O depósito de 50:000\$000 réis a que se refere o contracto de 31 de Janeiro de 1907 subsistirá para garantia do novo contracto.

7.^a Não é devida contribuição de registo pela fusão a que se refere a presente base.

8.^a Para a realização do plano aprovado na presente base é permitida à empresa ou companhia resultante da fusão a criação e emissão das obrigações necessárias, nominativas ou ao portador, ainda que a sua importância exceda a do capital social realizado, contanto que não ultrapasse a proporção de 1 de acções para 8 de obrigações. Essa emissão será feita nos termos dos estatutos da empresa ou companhia e mediante prévia autorização do Governo, ficando entendido que da emissão nenhuma responsabilidade advém ao Estado, obrigado unicamente ao pagamento da garantia do juro estipulado no contracto de 27 de Setembro de 1904. A essas obrigações, bem como às acções emitidas pela empresa ou companhia também para a realização do plano aprovado na presente base, é applicável o disposto na base 5.^a, n.º 6, da lei de 14 de Julho de 1899.

9.^a O direito de resgate por parte do Estado tornar-se-há extensivo a todas as linhas enumeradas na condição 4.^a desta base, nos termos do artigo 29.º do contracto de 27 de Setembro de 1904, sendo o prazo nele fixado contado da data do contracto modificado em harmonia com a presente lei.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 30 de Novembro de 1911.

Tito Augusto de Moraes, Rodrigo Fontinha, Casimiro Rodrigo de Sá, Carlos Henriques Silva Maia Pinto, Luis Inocência Ramos Pereira.

Este parecer devia entrar em discussão na camara dos deputados na semana passada.

Os factos politicos que occuparam as atenções, nesses dias, impediram esta discussão, e na semana corrente, visto a questão da greve com que ella abriu, é bem natural que mais uma vez o caminho de ferro do alto Minho fique de parte.

VIAGENS E TRANSPORTES

As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Como tudo quanto é composto com caracteres typographicos, saíram com alguns erros as novas tarifas da Companhia Portugueza a que nos temos referido nos nossos ultimos numeros, erros na sua maioria *gralhas* que a Companhia se apressou em rectificar, publicando o aviso que distribuimos com o presente numero.

Por esse aviso poderão os nossos amaveis leitores fazer as convenientes emendas nos exemplares que lhes distribuimos.

De entre as rectificações feitas por este aviso, uma ha que pode dar logar a algumas duvidas, pelo que, e mesmo sem que tenhamos pedido procuração legal para o fazermos, achamos conveniente esclarecer.

E' sobre o preço especial E da tarifa n.º 10.

Este preço, attingindo um grupo d'estações (Aveiro a Valladares), resulta n'alguns casos mais caro, quando para Aveiro, do que o da 4.ª serie dos preços d'applicação geral. E' bem evidente que em taes casos se deve aplicar o mais reduzido, isto é, o da 4.ª serie. Sempre assim se procedeu em caminhos de ferro, e não temos duvida alguma em que é assim que a Companhia procederá, e se aqui nos referimos ao caso, foi para evitarmos mais dia menos dia, termos de responder a alguma missiva sobre o assumpto.

*

Com o presente numero distribuimos aos nossos estimaveis assignantes as tarifas n.ºs 8 a 14, que completam a collecção das tarifas especiaes que entraram em vigor no dia 20 mez passado.

*

D'um nosso estimavel assignante de Chancelleiros, recebemos uma carta em que nos pede esclarecimentos ácerca d'alguns pontos das novas tarifas que lhe suscitaram duvidas sobre a interpretação a dar-lhes.

Comquanto não tenhamos qualidade official, que só á Companhia pertence, para dizermos por uma forma cathorica qual a interpretação a dar ao texto de qualquer das condições das tarifas, gostosamente respondemos ao nosso interpellante, elucidando-o em harmonia com o nosso criterio, baseados na expressa lettra das disposições que offerecem as duvidas apontadas e a que, cremos bem, não pode ser dada mais d'uma interpretação.

Assim, pelo que respeita á duvida sobre a cobrança de direitos de manutenção em remessas ao abrigo de tarifas combinadas, que expressamente designam quaes as despesas accessorias a cobrar, tem de se respeitar o que disponham essas tarifas combinadas, porquanto a propria tarifa de despesas accessorias assim o determina na sua *Disposição transitoria* (Vidè pag. 12). Por exemplo, uma remessa transportada nas condições da tarifa N. B. n.º 6, deve ser taxada como até aqui, isto é, sem qualquer acrescimo de direitos de manutenção e transmissão. E' portanto, um dos casos previstos na *Disposição transitoria* acima citada.

Sobre a 4.ª das condições geraes de applicação das tarifas especiaes relativas a *mudanças de destino*, não vemos que se lhe possa dar mais d'uma interpretação. Se a remessa ainda se encontrar na estação expedidora, pagará apenas os portes correspondentes ao percurso que tem a effectuar, isto é: da estação expedidora ao destino definitivamente dado; se já se encontra em viagem, tenha ou não sido expedida em portes pagos, deverá pagar a taxa correspondente á 1.ª remessa; ou seja da estação expedidora ao destino primitivamente indicado, e d'este

ultimo ao destino definitivo, como se se tratasse de uma reexpedição.

Por exemplo: uma remessa foi expedida de Campanhã para Braço de Prata; quando já vae em caminho é pedida a mudança do destino para Alfarellos; — paga a taxa de Campanhã a Braço de Prata (1.ª remessa) e de Braço de Prata a Alfarellos (2.ª remessa) como se tivesse sido reexpedida em Braço de Prata.

E' isto o que se depreheende dos termos da referida condição e outro sentido não se lhe pode dar.

Será duro n'alguns casos, para os interessados nas mudanças do destino, talvez; mas é verdade; e a Companhia que assim legislou lá teve as suas razões para o fazer.

Muito estimamos que o nosso amavel assignante fique satisfeito com estas simples explicações, e cá ficamos sempre á sua disposição para o que prestarmos.

Tarifas internacionaes 304, 305 e 308 da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes

Já se acham aprovados pelo nosso governo, devendo entrar em vigor muito brevemente, as tarifas n.ºs 304 e 305 de grande e pequena velocidade, a primeira para o transporte de França para Portugal e a segunda de Portugal para França, de aeroplanos, barcos e carruagens varias com ou sem motor mechanico, e a n.º 308 para o transporte de lãs penteadas procedentes do norte da França, tarifas já ha tempos aprovadas pelos governos espanhol e francez e de que por vezes já temos falado.

As n.ºs 304 e 305 vêem substituir as actuaes dos mesmos numeros, com a vantagem de preços bastante mais reduzidos e de atenderem aos transportes em grande e em pequena velocidade. Assim comprehendem dois capitulos, o 1.º para a grande velocidade aos preços duplos da pequena velocidade, mas apenas para aeroplanos e barcos; o 2.º para aquelles transportes e mais os de carruagens varias com ou sem motor mechanico.

A tarifa n.º 304, no seu capitulo 2.º, tem um paragraho (2.º) especial para os transportes de carruagens de passageiros, vagões e vagonetas de caminhos de ferro ou tremvias, carregados sobre vagões, procedentes das estações que servem os centros fabris productores da especialidade.

Um dos artigos attingidos por estas tarifas que, sem duvida, maior aproveitamento tirará da modicidade dos novos preços, são os automoveis.

Segundo nos informam estão já negociadas algumas importantes aquisições dessas carruagens, cujo transporte se fará pelo caminho de ferro ao abrigo das novas tarifas, entre ellas as dos automoveis que a Companhia de Carruagens Lisbonense adquiriu para substituir as de tracção animal com que até aqui fazia o seu serviço.

A nova tarifa 308 de pequena velocidade, para o transporte de lãs por vagão completo de 5:000 kilos ou pagando como tal, vem prestar um importante serviço á industria dos tecidos em Portugal, pois a modicidade dos seus preços facilitará grandemente a aquisição pelas nossas fabricas, das melhores lãs que se produzem em França, taes como as de Roubaix, Tourcoing, etc.

Ampliação de tarifa

Segundo um Aviso ao Publico da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, desde o dia 25 do mez ultimo foi ampliado o § 5.º da tarifa n.º 1 de grande velocidade ás procedencias das estações além de São Marcos para os destinos de Barreiro ou Lisboa e para os transportes de couve ou repolho em sacos, com a taxa maxima cobravel

de 35600 réis por tonelada e o minimo de 100 kilos por expedição. Esta ampliação é de grande vantagem para os expedidores daquellas hortaliças, que ao preço actual difficilmente podiam concorrer ao mercado de Lisboa.

Bilhetes de ida e volta entre Lisboa e Setubal

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste vae estabelecer a partir do dia 4 deste mez, bilhetes especiaes de ida e volta aos preços a seguir indicados, entre Lisboa e Setubal, unicamente aos domingos e com validade para a volta no mesmo dia: 1.^a classe, 820 réis; 2.^a, 670 e 3.^a 470, incluido o sello.

Material circulante, vehiculos terrestres, barcos e aeroplanos

Tendo recebido, á ultima hora do numero passado, as tarifas n.^{os} 11, grande velocidade, e 16, pequena velocidade, da Beira Alta, não quizemos demorar a sua distribuição, por isso as annexámos áquelle numero.

Estas tarifas, perfeitamente eguaes nas condições, só differem nos preços que, na grande velocidade são o duplo dos de pequena, excepto unicamente no ultimo § applicavel a cyclos, motocicletas, carros de mão, vagonetes, carros de mudança e vehiculos desarmados que é em grande velocidade 100 réis por tonelada e kilometro emquanto que por pequena lhes é applicavel o typo da 1.^a classe da tarifa geral.

A tarifa de pequena velocidade é uma substituição da que já existia, com egual numero, desde 1908; a de grande velocidade é que é nova.

N'uma e n'outra foi introduzido um novo preço de transporte, para automoveis, muito economico, facilitando enormemente esses transportes, e outro para aeroplanos.

Alterações da hora oficial

Tambem a Companhia da Beira Alta publicou ultimamente um Aviso dando conhecimento de ter alterado a hora de abertura e encerramento das suas estações em harmonia com a nova hora oficial.



A contagem das horas

A França vae tambem adoptar nos horarios das suas linhas ferreas, o systema de contagem das horas de 0 a 24. Assim o communica o Ministro dos Trabalhos publicos numa circular dirigida aos Perfeitos dos departamentos, em que determina que o novo systema entre em vigor nos horarios das linhas secundarias visto elle ter já sido adoptado para o proximo horario de verão das grandes rédes.

A justificar a sua resolução cita aquelle ministro a opinião favoravel de quasi todas as camaras do commercio e o facto deste processo de contagem ser já seguido pela Belgica e Italia e estar em via de adopção na Allemanha e na Suissa. Esquece-se porem de mencionar a Espanha, e o nosso paiz, que tambem ultimamente adoptou este systema de contagem.

Mas parece que o ministro francês quer fazer *partida* ao sr. Nunes da Matta, porque não estabelece a hora de 0 a 23, mas de 0 a 24.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos a visita da *Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane* que iniciou a sua publicação em Roma, em 16 do passado mez.

A nova revista que se apresenta magnificamente redigida, com interessantes artigos technicos, propõe-se, segundo o seu artigo de apresentação, tratar de tudo o que diga respeito ás linhas ferreas do seu paiz, quer principaes quer secundarias, usando sempre das mais escrupulosas imparcialidade.

O corpo de redacção é constituido por distinctos engenheiros das principaes companhias de caminhos de ferro Italianas. Desejamos-he as maiores prosperidades.

O novo horario do Sul e Sueste

Vigora desde 1 de janeiro nas linhas do Sul e Sueste novo horario que differe bastante do anterior. O correio da tarde foi desdobrado, saindo um comboio, o n.^o 1, para o Alemtejo ás 5^h,40^m da tarde até Beja com correspondencia para Villa Viçosa e Mora, e outro o n.^o 3, expresso até Beja, ás 8^h,40^m da noite e até Villa Real de Santo Antonio, dando correspondencia para Evora, Moura e Portimão.

Como esse comboio cruza em Beja com o n.^o 4, correio do Algarve, descendente, os passageiros da linha do Sueste quasi nenhuma demora teem em Beja.

Poderia aquelle comboio ter, sem inconveniente, meio minuto de paragem nas estações de Alcaçovas, Vianna e Alvito, qualquer das quaes tem um movimento annual de cerca de 9:000 passageiros, o que lhes dava duas ligações de Lisboa á tarde, compensando a supressão do antigo n.^o 5, que não só facultava a ida de Lisboa de madrugada, como uma ligação da linha de Evora para o lado de Beja sem demora na Casa Branca.

A outra innovação mais saliente foi a antecipação de horario do comboio n.^o 6 para o fazer chegar a Lisboa ás 8^h,15^m da noite, em vez das 10^h,12^m, duas horas portanto mais cedo. Não vemos vantagens nessa alteração que compensem os inconvenientes.

A partida mais tarde do Algarve dava intervallo maior entre a chegada do correio pela manhã e a saída do descendente, podendo-se aproveitar para resposta urgente.

Nas estações do Alemtejo havia tambem maior intervallo entre a chegada da manhã pelo n.^o 5 á partida pelo n.^o 6 para tratar de qualquer negocio.

Almoçava-se no salão restaurante, no qual se jantava no regresso, ficando todo o tempo livre. Assim um passageiro que chegava a Evora ás 10^h,48^m da manhã pelo c. n.^o 1-31 ou ás 12^h,24^m pelo 5-35, retirava-se ás 6^h,10^m da tarde pelo 36-6, podendo pois num dia visitar a cidade e seus principaes monumentos, sem perder tempo em hotéis. Com o novo horario chega ás 12^h,53^m e parte ás 4^h,15^m da tarde, tendo apenas 3^h,22^m e não encontrando no caminho onde tomar uma refeição no regresso.

O cruzamento dos comboios 3 e 6 fazia-se em Vendas Novas, de modo que á tarde o restaurante subia num e descia no outro, mudando de comboio em Vendas Novas, onde os passageiros do descendente passavam para elle afim de jantar.

Como o cruzamento mudou para o Pinhal Novo, os passageiros do 6 deixaram de ter onde comer e o restaurante volta de madrugada com fadiga do pessoal e prejuizo grande, porque, além de perder parte da clientela do Algarve pelo desenvolvimento do comboio ascendente da tarde, perde a do comboio n.^o 6, que não era pouca, ficando periclitante um serviço de grande commodidade para o publico por deixar de ser compensador para o arrematante.

O crusamento em Vendas Novas poupava demoras ali aos passageiros que do Sul seguiam á tarde, por Setil, para o Norte; agora teem 2^h,45^m de espera.

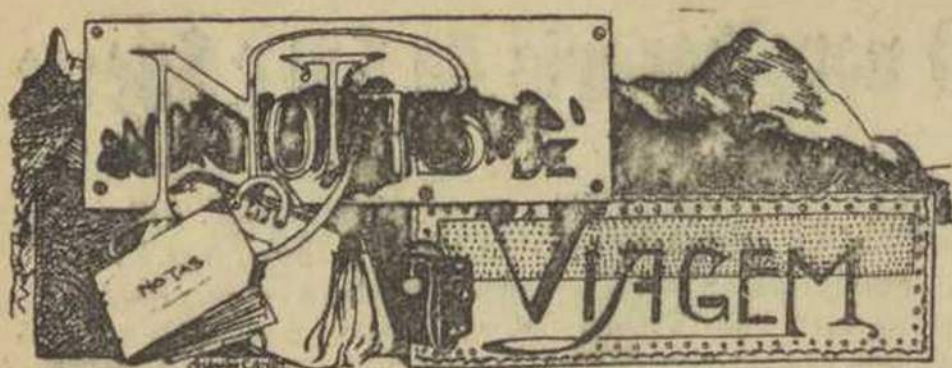
Os passageiros que saem de Villa Real ás 9^h,20^m da manhã só em Beja teem demora para uma refeição ás 3^h,14^m da tarde, hora pouco commoda.

Que vantagem ha na chegada a Lisboa, ás 8^h,15^m da noite em vez de 10^h,15^m, mormente não tendo o passageiro podido jantar no caminho?

Passou a hora de refeições nos hotéis. Depois de ir tomar quarto só tarde pode ir a um restaurante, ficando livre para qualquer diversão exactamente á hora em que anteriormente chegava tendo já jantado.

A travessia do rio faz-se igualmente de noite.

Não vemos pois razão de conveniencia publica que justifique essa mudança. Bem podia voltar o comboio n.^o 6 ao seu horaria anterior, subordinado ao crusamento com o n.^o 3 em Vendas Novas.



I

Estudos de viagem. — A arte de viajar. — Como se vai ao Egypto. — Um guia util. — Viagens caras e preços que assustam. — Vias marítimas e terrestre.

O distincto jornalista e notavel viajante mr. A. Mahlinger, num interessante artigo da *Revue du Tourisme*, estabelece diversos preceitos sobre a arte de viajar no estrangeiro, tendentes a evitar os numerosos pequenos transtornos e contrariedades que põem à prova a paciência do excursionista e, muitas vezes, lhe tiram o agrado com que faria a sua viagem.

Mas, além desses preceitos, a arte tem, nos seus rudimentos, um outro que não é o menos difficil de attender e se torna basilar duma boa viagem—o estudo e orçamento dos gastos, antes de partir.

Pomos de parte, bem entendido, os millionarios, os enormemente ricos, que viajam com o seu secretario encarregado de tudo preparar para o seu conforto, tudo estudar para o seu recreio—e tudo pagar, sem olhar a despesas.

Outros, menos ricos mas tambem pouco dados a estudos complicados, julgando-se muito economicos, vão à agencia Cook ou a outras similares, mas especialmente aquella, e, expostos os pontos que pensam visitar, a agencia que lhes prepare o itinerario, lhes venda os bilhetes do comboio, dos vapores, os *coupons* para os trens e os hoteis e todo o necessario desde a partida até o regresso ao mesmo ponto. E, paga a importancia que lhes exigem, ficam muito persuadidos de que obtiveram tudo com uma grande redução, e contentissimos com a economia que fizeram.

Afinal o que reduziram foi o trabalho de estudar vias de communicação e preços de bilhetes e de hoteis; e se o fizessem veriam que pagaram mais 10 %, o que é justo, visto que a agencia lhes presta grandes serviços e não deve trabalhar de graça.

Outra classe é a dos que viajam por conta do Estado, indo em estudos de que raros fructos se veem. Esses gastam à vontade, e apresentam o relatorio... do que despenderam.

Abaixo destes ha os que viajam á *pobrezinha*, em 3.^a classe, porque não podem mais, alojando-se nos hoteis baratos, comendo nos restaurantes populares. Esses estudam tudo só sob o ponto de vista da economia de que não podem sahir. E destes ha ainda alguns que se orgulham de ter percorrido todo o mundo e tudo ter visto, posto que esse tudo seja sempre olhado debaixo para cima, o que lhes faz errar as descripções das perspectivas.

Finalmente ha a dos turistas, que só se servem do estudo proprio para fixarem a sua excursão, para os quaes a tarefa é algo difficil, e só della se desempenha bem quem tenha pratica de viagens no estrangeiro, saiba ler horarios e guias, avaliar hoteis dando o devido desconto ao reclamo que elles fazem, e não perder a noção do aproveitamento de todos os elementos que devem constituir o conjuncto duma viagem de prazer.

Se isto dá que pensar tratando-se duma excursão na Europa, se entendemos visitar paizes fora della (a não ser pelo Transiberiano) o caso torna-se muito mais difficil.

E a difficuldade sobe de ponto se, pretendendo ir a pontos preferidos por americanos ou por inglezes, o pre-

tenso viajante não pode, como elles, espalhar dinheiro a rodo, na sua passagem.

Porque o caracteristico da raça ingleza, em viagem, é esse, e d'elle resulta que os elementos de que se servem estão por tal forma habituados a essas bolsas sempre prontas a esvasiar-se, que indifferente lhes é subirem os preços, certos, como estão, de que ainda serão considerados accomodaticios ou rasoaveis.

Isto dizemos—porque nos succede—tratando do estudo de uma excursão ao Egypto e Palestina.

Não se encontram, na Europa, guias dos caminhos de ferro do Egypto nem do Soudan pelos quaes se possam ver os preços e os horarios; não ha, que o saibamos, tarifas de transporte de passageiros em vapores do Nilo, porque o serviço é feito pela casa Cook e pela Companhia Hamburgo-anglo-americana que só annunciam as suas viagens de ida e volta englobando a visita dos templos, excursões em terra, alojamentos nos seus hoteis, etc.

Apenas o excellente Guia da *Associação Egypciãna para favorecer o turismo*, equivalente aos *Turing-Clubs* da Europa, nos dá alguns detalhes pelos quaes possamos orientar os nossos calculos do custo da viagem, com certa independencia (porque aquella publicação é imparcial como a sociedade que representa), permittindo-nos escolher o serviço que mais nos convém.

Organisado pelo dedicado director geral daquela sociedade, o sr. Munari, este guia presta grandes serviços ao Egypto e aos que pretendem visitá-lo, com certa commodidade mas sem essa aureola de faustosidade e de principescas despesas, cuja perspectiva faz que muita gente desista da viagem.

Por elle vemos que se pode percorrer o paiz e o Soudan inglez em condições muito mais accitaveis do que dispendendo os montões de libras que as agencias de transportes—que só pensam nos argentarios que, em geral, as procuram—exigem pelos seus bilhetes de excursões.

Tambem com os hoteis se dá facto muito parecido.

Annunciam-se nos guias preços muito elevados, e afinal, tratando-se com antecedencia de procurar alojamento não é difficil encontrá-lo em condições bem mais rasoaveis, como esperamos nos succederá por exemplo, no Metropole, do Cairo, cuja tabella não é superior á dos hoteis da Europa, bons como aquelle.

A' vista veremos se nos enganamos.

Tambem não é facil, para quem quer partir de Portugal, escolher a via que deve seguir.

De Lisboa não ha serviço algum de navegação para Alexandria. Só para Port-Said os ha, mas não vão directamente, tendo que se ir a Marselha ou a Genova; isto é, que pagar um percurso inutil e fazer um inutil passeio no Mediterraneo que prolonga a viagem por mais tres dias.

De Gibraltar ha algumas carreiras directas a Port-Said, tocando só em Argel e Tunis, mas não vale a pena ir por esta via porque poucas são as viagens e por isso raro coincidem com o dia em que queremos partir.

Preferivel é, pois, tomar o comboio até Marselha, onde ha, quasi todos os dias, carreiras para Alexandria ou Port-Said, pelos bellos vapores das Messageries, da Deutsch-Oest-Africa, da Rotterdamsche Lloyd, da Norddeutscher Lloyd e outras.

Eis o que nos aconselhou a preferir este itinerario, indo ali tomar o vapor Willis, da Rotterdamsche Lloyd, que nos dizem ser um bello barco de 6:000 toneladas recentemente construido, e com todos os confortos modernos.

Que elle não tenha, porém, o triste fadario das jovens bohemias de que tem o nome.

Segundo a lenda, ellas, por não terem encontrado noivo, foram condemnadas a dançar na floresta durante toda a noite.

Que o vapor que nos leva não dance tambem sobre as aguas do Mediterraneo é o que lhe pedimos.

A margem do Tejo do Caes do Sodré a Santos

Carta ao Ex.^{mo} Sr. Ventura Terra

Permitta sua Ex.^a umas ligeiras observações ao seu plano de melhoramentos da margem do Tejo e seria para mim um grande prazer se sua ex.^a concordasse com ellas pois assim realisaria a harmonia entre todas as opiniões e planos apresentados.

Com effeito digam o que disserem é um grande prejuizo para o commercio e sobretudo para o publico ser a terminação ou antes o inicio da linha de Cascaes em Santos.

Pense bem sua ex.^a e verá que não levará muito tempo em concluir que, fazendo-se em todas as cidades a diligencia de aproximar do centro todas as gares de caminhos de ferro, pelo seu plano vae collocar a muito longe de todo o grande movimento da cidade. Sua ex.^a deveria ter marcado esse inicio no Terreiro do Paço, isso sim, e espero que logo que o arsenal seja passado para a outra margem do Tejo isso se realisará e naturalmente construir-se-ha uma estação central commum aos Caminhos de ferro do Sul, de Cascaes e do Norte.

Isto é logico e progressivo.

Tudo o que se faça em contrario é peor a emenda... e mais tarde viria o arrependimento.

E creia que não ha rasão alguma para que assim não seja. Alguma coisa tenho visto da Europa, mas basta desembarcar em Boulogne-sur-Mer e ahi vemos sobre um caes apertado e pequeno, a que atacam os bellos paquetes da travessia da Mancha, circular livremente, sobre o mesmo piso, os grandes expressos que ligam a Inglaterra ao extremo da Italia e principais cidades da Europa, automoveis, carroças, bicicletas, passeantes, etc. etc. Porque rasão pois, nós, que temos espaço largo, vamos passar a estação para Santos ? ! !

Considere V. Ex.^a bem nisto e deixe ficar a estação no Caes do Sodré, substitua o barracão que serve de estação por um simples pavilhão no meio dum jardim para venda de bilhetes para passageiros, e provisoriamente as mercadorias ficarão em Santos, e de futuro, que esperamos seja breve, no Terreiro do Paço. A linha irá do Caes do Sodré a Santos muito bem pelo meio do terreno ajardinado projectado e ao centro das vias formar-se-hão dois taboleiros de verdura, e entre ellas festões de roseiras e outras flores e arbustos tudo no mesmo piso sem divisões nem grades. Não, conhece sua ex.^a a disposição das novas avenidas em Berlim ? Pois é precisamente esta. E que lindo effeito que produzem as linhas dos tremvias com esta disposição ! ! e se uns são electricos ha muitos por tracção a vapor. Não vejo que se queira deixar de fazer isto por se tratar de um caminho de ferro que para o caso me parece absolutamente analogo aos tremvias, e tanto mais que estou convencido de que mais tarde ou mais cedo a linha de Cascaes será transformada em tracção electrica.

Modifique pois sua ex.^a o seu projecto neste sentido e creia que prestará um grande serviço ao nosso paiz, pois é realmente lastimavel que as margens d'um dos mais bellos rios do mundo sejam occupadas por barracões, no centro mesmo da sua capital. Alem disso conciliará todas as opiniões e projectos que em tempo foram apresentados e em que já se contava com a transferencia do arsenal para a margem esquerda do Tejo e assim com certeza mais facil será a realisação de tão util e indispensavel melhoramento, para honra e brio da nossa terra, desde que se harmonisem todas as opiniões.

Lisboa, 30 de Janeiro de 1912.

Carlos Arthur da Silva.

Publicando a carta do nosso correspondente que é um dos nossos mais distinctos clinicos, tendo percorrido, em viagens de estudo, varios paizes estrangeiros, damos o nosso apoio á sua ideia, que é tambem a nossa.

Se o sr. doutor Silva conhecesse o que se faz na America do Norte, poderia citar que não é só pelo meio de jardins, que não são o maior centro de passagem, mas pelas mais concorridas vias publicas, que os comboios circulam, e com uma velocidade pasmosa. Assim succede em S. Francisco, em Portland (Oregon) e noutras cidades, onde os grandes expressos correm ao longo ou através de avenidas, sem afrouxarem a sua marcha.

A sineta, sobre a machina, vae tocando continuamente, e vamos andando; quem quizer que se afaste, se não, fica debaixo, e como a culpa é sempre do atropelado, pouca falta faz uma pessoa onde ha tanta gente; comtanto que o comboio não se atraze.

Hamburgo é uma cidade de grande movimento—a terceira praça de commercio do mundo—e não obstante, até ha poucos annos, o transito dos comboios entre a estação da linha do Hannover e a das de Berlim, fazia-se pelas ruas, pelos jardins, ao lado dos viandantes, dos vehiculos ordinarios, etc.

Já se vê que não é nestes jardins, atravessados por comboios, que as mães e as amas vão deixar as creanças a brincar, sós. Para isso ha os passeios fechados ou reservados, como o nosso da Estrella, Patriarchal e outros.

Está bem visto que os costumes são outros e não somos dos que acham facilmente adaptavel no nosso paiz tudo que ha lá por fora.

Mas os nossos comboios de Cascaes, mesmo os mais rapidos, fazem o percurso do Caes do Sodré a Santos (900 metros) em 2 minutos. Se ao tempo de marcha se augmentarem 3 minutos, isso nada prejudicará o publico que muito mais estimará chegar 3 minutos mais tarde do que ter que tomar o carro electrico para ir passar ao comboio em Santos.

Assim, teriamos 5 minutos para o trajecto de 900 metros, isto é, que os comboios fariam esse percurso á velocidade de 10,8 kil. á hora, ou seja muito menor do que a permittida aos carros electricos e aos automoveis.

A 10 kilometros á hora qualquer comboio provido de freios do vacuo, como os nossos de Cascaes, marchando em patamar, pode parar a uma distancia de 8 a 10 metros, ou ainda menos, porque, neste caso, o machinista vae sempre bem attento á via.

Alem disso, indo a linha sobre um *trottoir* isso tornar-se-hia bem notavel para avisar o publico de que deve ter certo receio de o subir, e evitava que os vehiculos a atravessassem.

Outrosim a linha, sendo aliás disfarçada por plantas, não deve ficar mascarada por arvores ou ramadas altas, para que o comboio se veja desde longe.



O rapido de Madrid

Toda a gente reconhece a necessidade de tornar este comboio diario. E' justo que assim seja.

Tendo Lisboa ligação rapida com Paris duas vezes por dia, não se comprehende que não a tenha com outros centros de grande importancia como Madrid e Barcelona, pelo menos uma vez.

Allegam as companhias que não ha movimento de passageiros que o justifique. Assim é, realmente, mas nunca o haverá, emquanto aquelle comboio limitar a sua composição apenas a logares de luxo e de 1.^a classe.

E' preciso que elle leve tambem uma carruagem de 2.^a classe, e então augmentará muito o movimento de passageiros, compensando por certo a formação de um comboio diario, e melhor ainda se elle ligar com Badajoz e Marselha.

A 2.^a classe, quando o rapido passou a partir mais cedo de Lisboa, fazia parte da sua composição, mas em

pouco tempo desapareceu, allegando as companhias que a carruagem de 2.^a tornava o comboio muito pesado.

Actualmente o rapido de Madrid leva, além dos dois vagões bagageiros, 2 carruagens mixtas de luxo e 1.^a classe, tendo cada uma 8 logares de luxo e 15 de 1.^a e um salão restaurante. Uma das carruagens mixtas vae para Madrid-Atocha, a outra para Madrid-Principe Pio e o restaurante fica em Valencia d'Alcantara.

Actualmente, que os comboios rapidos n.ºs 55 e 56 da Companhia Portugueza já teem ligação diaria com os rapidos 9 e 10 do Norte de Espanha, pela Beira Alta, parece-me dispensavel a ida do rapido de Madrid á estação do Principe Pio, porque a viagem pela Beira Alta para Paris, torna-se mais rapida e economica.

Desta forma parece-me que o rapido Madrid devia ir só a Madrid-Atocha ligar com o rapido de Barcelona, sendo a sua composição de 2 carruagens, uma mixta de luxo e 1.^a classe, e outra de 2.^a, e sendo assim, talvez se conseguisse que aquella fosse até Barcelona ou Cêrbère, atrelada ao rapido 852 da M. Z. A. e voltar no 851, evitando assim o trasbordo em Madrid aos passageiros em transitio entre Lisboa e Leste de Espanha.

E' certo que muitos passageiros preferem a viagem para Paris indo por Madrid, para visitarem a capital espanhola, mas a esses passageiros mais lhes convém ir desembarcar a Atocha, em vez de irem dar a volta até Principe Pio.

Mas havendo passageiros que quizessem ir directamente para Paris por Madrid, e se as companhias reconhecessem necessidade da ida de uma carruagem directa de Lisboa a Madrid, ligar ao rapido n.º 9 do Norte de Espanha, poderiam fazer a composição do comboio com uma carruagem de luxo e 1.^a classe, que fosse para a Atocha, e outra de 1.^a e 2.^a, que fosse para o Principe Pio.

No trajecto Lisboa-Torre das Vargens poderia ir ligada aos rapidos mais uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a que seria ali desengatada e seguiria para Badajoz.

Seria de incontestavel vantagem a ligação do actual rapido Lisboa-Madrid-Barcelona, com Marselha, mas ha nisto uma grande dificuldade: E' a fronteira de Port-Bou ficar a 3 horas e meia de Barcelona e, chegando o comboio a esta cidade ás 11,35 da noite, e partindo dali ás 8,17 da manhã para Madrid, ficaria sendo a passagem naquella fronteira pelas 4 horas da manhã, o que era um horror. Imagine-se um passageiro, acostumado a commodidades, ser obrigado a desalojar-se, mostrar as malas, e trasbordar áquellas somnolentas horas!

Dois meios haveria para remediar este caso: Um fazer partir um comboio omnibus de Barcelona á meia noite, para chegar a Cêrbère ás 7,30 da manhã, e dali, um comboio rapido para estar em Marselha pelas tres horas da tarde.

No sentido contrario, partir de Marselha ás 5 horas da tarde para estar em Port-Bou á meia noite e depois, dali, um comboio omnibus que chegaria a Barcelona ás 7,30 da manhã, evitando-se assim a horrorosa passagem na fronteira ás 4 horas da manhã.

Teriamos portanto um comboio entre Lisboa e Marselha em 46 horas aproximadamente.

A outra forma era conseguir-se que o rapido de Madrid a Barcelona ganhasse 3 horas no trajecto, para chegar a Cêrbère á meia noite, partindo de Madrid á mesma hora que actualmente, e que, partindo de Port-Bou ás 8 horas da manhã, podesse estar em Madrid um pouco antes da meia noite, para depois seguir para Lisboa.

Qualquer destas soluções é difficil por se tratar de alterar a marcha dos comboios em linhas estrangeiras só para conquistar um trafego hypothetico, porque poucos são os viajantes de Lisboa para além de Madrid.

Parece-me no entanto, por agora, de grande vantagem não só para as relações Lisboa-Madrid, como para o nosso caes da Europa, que o rapido de Madrid, admitisse,

a 2.^a classe na sua composição, para ver se assim se conseguia um serviço diario, embora para isso se sacrificasse o actual comboio omnibus, Lisboa-Madrid, que parte de Lisboa ás 11,15 da manhã, tornando-o mixto, para assim ser menor o sacrificio das companhias, com o rapido diario.

G. M.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Janeiro de 1912.

Fechamos esta revista quinzenal um dia mais cedo, porque amanhã 31 é dia feriado.

Que pouco menos que feriado foram os ultimos dias desta quinzena, por virtude das tentativas de grêve geral que teem posto em sobresalto todos os espiritos, transternando a regularidade do funcionamento do nosso meio industrial, commercial e financeiro.

Já anteriormente a situação politica se complicára por motivo da questão de Ambaca, isto é, do projecto, pelo ministro das Colonias sr. Freitas Ribeiro, proposto ao parlamento para um accordo com a Companhia dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa, conforme aqui noticiámos ha um mez, em artigo especial.

Se na discussão, na camara, se desvendaram factos que tão extraordinarios são que nem comprehendemos que se dessem, isso não influe para que digamos que o contracto projectado devia ser posto de parte, por completo, sem que sobre elle recaia um novo exame que poderá modifical-o ou reconhecer que um outro processo ha de melhorarem o negocio.

O que não é regular é prolongar indefinidamente esta situação de duas entidades — Estado e Companhia — uma em frente da outra, julgando-se reciprocamente lezadas, e cada uma debitando annualmente a sua adversaria por quantiosas sommas.

A frivolidade que antigamente era defeito das damas vae agora invadindo as nossas administrações publicas.

E' assim que de toda a parte se pede que se permita o jogo, não só nas praias e thermas como até nas capitais de districto!!!

E com um desplante que só eguala a ignorancia em que se filia, todos citam os paizes estrangeiros... sem nada saberem delles!

Não precisam esses grandes paizes deste recurso para prosperarem e nem mesmo ás estações thermaes elle é indispensavel. Haja vista que *sem jogo* prosperou a estancia do Vidago, lá tem o seu hotel grandioso e a affluencia do publico, se não o encheu no anno passado, todos sabem a que motivos se deveu isso.

E a proposito, para se ver como se defendem más causas com theorias falsas, devemos notar que varios jornaes e entre elles as *Novidades*, teem dito repetidas vezes que o jogo é permittido e está regulamentado na Allemanha.

Até, entre as estações thermaes que o teem, se chega a citar a de Baden-Baden, a de Wiesbaden e outras.

Pois podemos garantir-lhes que estão *completamente enganados*.

Aqui o temos dito, mas não tendo a presumpção de que aquelles estimados collegas nos lessem ou se o fizessem, retivessem de memoria as nossas affirmações, repetiremos que *o jogo de parar é absolutamente prohibido em toda a Allemanha*, ha bons vinte annos.

Não sabendo disto, ha annos, em Wiesbaden, percorremos todo o casino, de um luxo mais que principesco, em busca da casa dos jogos, que calculavamos seria de uma ostentação deslumbrante.

Pois tal não existe.

Em Baden-Baden, onde estivemos ha dois annos, *não se joga* e não obstante a animação era enorme sem que a tavolagem fizesse falta.

A França tem o jogo regulamentado numa lei, de que obtivemos um exemplar que está longe do nosso poder mas que lemos e sabemos que é *apertadissima* nas suas exigencias, formando um folio de talvez 200 paginas, com os seus 1.000 artigos.

O que *de forma alguma* se deve consentir é que o jogo possa exercer-se fora das localidades de verão ou estações de inverno; *nunca* nas cidades. E nunca o monopolio a uma empresa, que seria o maior dos opprobrios.

Voltaremos ao assunto.

Curso de cambios, comparados

Consequencia dos ultimos acontecimentos, o movimento na bolsa tem sido insignificante, resentindo-se todos os valores, bem que levemente, por se esperar que a crise seja passageira tendo o governo força para a reprimir, depois de uns prudentes compassos de espera, para que o juizo regresse ao espirito dos exaltados.

Os cambios pouco se resentiram, como se vê da nossa tabella, ficando algumas divisas ainda melhoradas em relação ás cotações de ha quinze dias.

A libra vendeu-se hoje a 45900 e comprava-se a 45850. O Rio-Londres está a 16³/₃₂, ou seja a li bra a 145854 reis fracos.

	Em 30 DE JANEIRO		Em 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	49 ¹ / ₁₆	48 ⁵ / ₁₆	49 ¹ / ₈	49
" 90 d/v	49 ⁵ / ₈	—	49 ⁵ / ₈	—
Paris cheque	580	583	581	584
Berlim "	238	239	238	239
Amsterdã cheque	404	406	404	406
Madrid cheque	890	900	895	905

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	JANEIRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	37,80	37,80	37,80	37,80	37,80	37,70	37,65	37,60	37,60	37,40	37,40	37,20	37,15	—
Divida Interna 3% coupon	37,85	37,90	37,90	37,90	—	37,80	37,80	37,75	37,60	37,35	37,40	37,30	37,30	—
" 4% 1888, c/premios	20,250	20,250	20,250	20,250	20,200	20,250	20,200	20,200	20,200	20,200	20,200	—	—	—
" 4% 1888/9	52,500	52,300	52,700	52,700	52,700	52,700	—	52,700	52,700	52,700	—	52,700	—	—
" 4% 1890	47,900	—	—	—	—	—	48,000	—	—	—	—	48,000	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	8,850	—	8,850	8,900	8,900	8,900	8,900	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	80,500	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	79,000	79,000	79,000	79,000	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	64,600	64,500	64,500	64,600	64,600	64,500	64,600	64,600	64,600	64,600	64,500	64,400	64,400	—
" 3% 2.ª série	—	63,200	—	—	63,200	—	63,200	—	—	—	—	63,300	—	—
" 3% 3.ª série	66,600	66,600	66,700	66,500	66,600	66,700	66,500	66,600	66,700	66,700	66,700	66,500	66,500	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	157,000	157,000	157,000	157,000	157,000	—	—	157,500	157,500	157,000	157,150	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	94,500	—	—	94,500	—	—	—	94,400	—	—	94,400	—	—	—
" Lisboa & Açores	99,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99,350	99,500	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	64,000	64,000	63,800	63,500	63,800	63,500	64,000	65,500	—	66,090	—	63,000	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	61,000	61,000	—	—	—	—	—	—	62,000	61,800	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	60,500	60,500	—	61,500	—	61,500	—	—	61,400	—	61,000	61,000	61,400	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	85,500	85,400	—	85,500	—	—	—	—	85,500	—	85,500	85,400	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	50,800	50,800	50,900	51,000	50,800	50,800	50,800	50,800	50,900	50,700	50,700	—	50,300	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	16,050	—	16,100	—	—	—	—	16,100	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	60,500	—	—	—	69,000	—	—	—	69,000	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediaes 6 %	—	—	80,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5 %	—	—	—	—	—	—	—	—	80,200	—	80,200	—	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77,000	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª série	65,45	—	65,65	65,75	65,85	65,80	65,70	65,65	65,75	—	—	65,27	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	315	318	330	352	330	326	331	332	335	342	347	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	37,25	36,75	36,50	36,75	—	36,75	—	36,75	37	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	426	430,50	431,50	432	430,50	429,50	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	275,75	277	277	276	272	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	328	326	326	325	325	—	325	325	327	325	325	325	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	266	259	263	261	261	262	261	262	262	261	263	258	—	—
Companhia da Beira Alta	293	—	—	291	294	—	293	—	—	293	293	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	163	164	164	162,50	—	164	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 % portuguez	65,50	65,50	65,50	65,50	65,50	66	66	66	65,75	65,75	65,75	—	—	—
Amsterdã: Obrig. Através d'Africa	—	—	87,25	87,50	87,62	88,37	—	—	—	—	88	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhães

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1911-12		1910-11		Diferença em 1911-12	1911-12	1910-11	Diferença em 1911-12	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Réde geral	14 Janeiro	1.073	232.906.000	1.073	222.142.000	+ 10.764.000	217.060	206.451	+ 10.610
	Vendas Novas...	" "	70	5.906.000	70	972.000	+ 4.934.000	84.371	13.885	+ 70.486
	Coimbra a Louzã	" "	29	1.126.000	29	940.000	+ 186.000	38.827	32.413	+ 6.414
Sul e Sueste.....		20 "	681	90.776.225	681	67.838.045	+ 22.938.180	133.283	99.615	+ 33.668
Minho e Douro		" "	433	87.609.000	433	90.878.444	— 3.269.444	202.307	209.880	— 7.573
Beira Alta	16 Dezembro	253	528.373.087	253	510.577.789	+ 17.795.298	2.088.430	2.018.010	+ 70.420	
Companhia Nacional ..	31 "	185	173.257.937	185	172.910.717	+ 347.220	936.530	934.650	+ 1.880	
Guimarães	30 Outubro	56	126.643.135	56	121.740.194	+ 4.902.941	2.261.484	2.173.932	+ 87.552	
Porto á Pova e Famalicão	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.....	31 Dezembro	3.681	136.675.217	3.681	132.844.679	+ 3.830.538	37.130	36.092	+ 1.038	
Madrid-Zaragoza-Alicante	" "	3.664	119.503.563	3.664	116.313.654	+ 3.189.909	32.615	31.744	+ 871	
Andaluzes ..	10 Janeiro	1.083	704.700	1.083	577.223	+ 147.477	650	515	+ 135	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	" "	777	254.208	777	230.767	+ 23.441	327	296	+ 31	

Ainda «No Senado»

O Sr. Nunes da Matta numa attenciosa carta que nos dirige, explica-nos que se referiu ao rendimento global da estação de Parede e não unicamente ao de passageiros, excluidos os bilhetes de assignatura.

Já previramos isso, e portanto muito claramente declaramos no nosso artigo do numero passado que aquelle rendimento era só o de bilhetes de passageiros, e não é possível saber-se o de bilhetes de assignatura porque estes são tomados para a zona Carcavellos-Cascaes e não é possível destringir quaes dos assignantes os utilizam só até Parede.

Quanto ao mais rendimento de Parede, não interessa elle para a questão dos comboios rapidos ali pararem.

Não é pelo facto de uma estação ter um importante movimento de mercadorias que tem juz á paragem dos expressos. Aliaz, mesmo que Parede tivesse um movimento de passageiros nullo, como o da antiga Porcalhota, na primitiva, bastaria que o Sr. Matta ali fizesse os depositos de importação e exportação do seu delicioso mel — obtida que fosse a isenção de direitos, pela qual s. ex.^a, com uma isenção de interesses verdadeiramente expartana, tanto tem luctado — para que o movimento de mercadorias se desenvolvesse em Parede, e nem por isso, sendo raros os passageiros, haveria razão para que os bilhetes de assignatura fossem menos ou mais baratos, nem para que os comboios ali parassem,

A admittirmos este principio, como a velha estação de Santa Apolonia é a que tem maior rendimento, deveriam os rapidos de Cascaes parar no Caes dos Soldados.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Ao começar o anno de 1912 é interessante fazer um balanço dos desastres occorridos na aviação durante o anno preterito. E' um quadro desolador esta macabra estatística.

E' certo que muito se tem caminhado na conquista do ar; todavia, estamos muito longe ainda de poder considerar a navegação aerea como uma conquista de vantagens positivas para a humanidade. Ao contrario; a resenha que a seguir publicamos mostra bem quanto ella até hoje lhe tem sido fatal, ceifando impiedosamente dezenas de vidas de desgraçados que, em busca da gloria, — e dos interesses materiaes quantas vezes — se lhe tem sacrificado.

Quando a navegação aerea, pratica, fôr um facto, quando podermos viajar pelo ar com a relativa segurança com que hoje se viaja por terra ou por mar e com a vantagem de rapidez incomparavelmente maior, devem os aeronautas de então venerar a memoria dos que, com uma coragem digna dos tempos idos, e uma persistencia de pasmar, ante tão repetidos desastres, arriscam voluntariamente a vida nesta cruzada do progresso.

Segue o rol dos martyres:

Relacionamos apenas os mortos e os gravemente feridos, e outros haverá ainda de que não tivemos noticia.

Fevereiro: — Na França, morrem Noel e De la Torre, e na Allemanha Boutard e o tenente Stein.

Abril: — França: Ceï, quando voava nos arredores de Paris.

Mai: — França: um official de marinha e outro do exercito; fica gravemente ferido o aviador Delange.

Junho: — França: Pierre Marie e um passageiro que o acompanhava, e, no *raid* Paris-Roma-Turim, morre Frey e fica ferido Garros.

Allemanha: Paenolino, Lembig e Lemoulin.

Italia: Cerri.

Russia: morre Smith e um outro aviador em virtude de uma queda de grande altura, e mais dois desconhecidos cujos cadaveres são encontrados numa floresta e fica ferido Sliglère.

Estados Unidos: Hardler.

Romania: Violard.

Julho: — Allemanha: Shondel e o machinista Vass que o acompanhava.

Austria: Wiener-Neustadt.

Brazil: Queiroz.

Agosto: — França: um tenente do exercito e fica ferido Renaux.

Setembro: — Inglaterra: Gerald Negoer.

Novembro: França: Level, Charsville e Desparmet.

Suissa: Schamidt, carbonisado pela explosão do motor.

Estados Unidos: Eugene Ely.

Austria: Schimnetz.

California: John Montgomery.

Dezembro: — Allemanha: Reer.

Inglaterra: Oxleey e um passageiro que o acompanhava. França: Vedrines fractura um hombro e Loder morre em virtude dos ferimentos produzidos por uma queda dada no mez de Maio ultimo.

Estes são os desastres de mais gravidade de que tivemos conhecimento, sem contar com os accidentes causados entre o publico que sempre com entusiasmo assiste á lucta gigantesca entre o homem e o ar, como por exemplo a morte do ministro da guerra francez, Mr. Betreaux, que assistia á partida para o *raid* Paris-Madrid; outro succedido no mesmo dia em Kars, (Russia), em que um aeroplano cahiu sobre os espectadores matando cinco e ferindo diversos; no hypodromo de Madrid, em 3 de março do passado anno, onde Mauvais com o seu biplano matou uma mulher, e por bem pouco não attingiu o director da nossa revista, etc.

Até o sexo fraco deu o seu contingente, no passado anno, para a listas dos desastres: a aviadora Dutrieu cahiu em Ciudad Lineal, ficando o apparelho completamente despedaçado, mas nada soffreu, além do susto, que não devia ter sido pequeno, mas que todavia não a impediu de continuar as suas experiencias, pois que a arrojada aviadora acaba em 31 do mez de dezembro passado, de ganhar a taça «Femina», em lucta com outra corajosa aviadora, Jane Herveu. Detrieu era já a detentora do referido premio.

A travessia do Sahará

Acaba de regressar de Tombuctú a Paris um francès de vinte e quatro annos de idade, Le More, que atravessou duas vezes o deserto do Sahará.

Le More tenciona fazer, em aeroplano, a travessia de Argel áquella cidade africana.

A fim de averiguar a viabilidade do seu projecto, decidiu percorrer o deserto a pé ou em camello para estudar a topographia do terreno e traçar um itinerario.

Fez a viagem com dois companheiros, tendo percorrido oito mil kilometros.

O arrojado viajante está satisfeito com o exito da jornada, afirmando estar convencido da possibilidade da travessia do Sahará em aeroplano, tendo regressado a França para ultimar os seus preparativos.

O Canal de Panamá

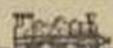
A recente declaração do presidente Taft, annunciando a abertura do canal de Panamá para 1913, faz prevêr que, num prazo muito curto, devem começar as negociações entre os Estados Unidos e as grandes potencias maritimas, sobre as tarifas de passagem da futura via inter-oceanica. Até agora, as nações europeas, consideravam como certo que, nos termos do tratado entre a Inglaterra e os Estados Unidos, não seria feita nenhuma differença de tratamento entre todas as nações, em materia de tarifas.

Porem, o projecto de lei apresentado ao Congresso americano, tendente a isentar a navegação deste paiz de qualquer taxa pela travessia do canal, tem alarmado em extremo os interesses maritimos das nações da Europa, que ficariam impedidas de se utilizar desta via, se lhes

fosse aplicado um pesado direito de passagem, de que os navios americanos estariam livres.

Em face deste tratamento desfavorável as nações europeas, pelo menos a Inglaterra, insistirão por certo para levar ao Tribunal de Haya a questão de saber se os Estados Unidos podem retirar áquelle paiz a egualdade de tratamento estipulada no tratado de 1901, que, no seu artigo 3.º, applica ao Canal de Panamá o mesmo regime que a convenção de Constantinopla de 28 de Outubro de 1868 adoptou para o canal de Suez. Este estipula claramente que «o canal será livre e aberto a todos os navios de guerra e de commercio de todas as nações, debaixo da mais completa egualdade, de forma a não haver a menor differença de tratamento contra qualquer nação ou seus subditos, no que respeita a condições de tráfego ou outras».

O presidente Taft, no seu discurso pronunciado em S. Francisco, é de opinião que o governo americano deve libertar os navios do seu paiz de qualquer taxa pela passagem do canal e que, se algum tratado a isso se oppõe, deve o Thesouro reembolsar os navios americanos da somma que elles porventura tenham de pagar. Resta agora saber o que o Congresso decidirá.



Companhia Através d'Africa

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

(Continuado do n.º 578)

Exploração

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$000	1900-1901.....	288:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000	1901-1902.....	308:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000	1902-1903.....	299:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000	1903-1904.....	336:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000	1904-1905.....	318:000\$000
1894-1895.....	163:000\$000	1905-1906.....	300:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000	1906-1907.....	316:000\$000
1896-1897.....	208:000\$000	1907-1908.....	316:000\$000
1897-1898.....	177:000\$000	1908-1909.....	292:000\$000
1898-1899.....	216:000\$000	1909-1910.....	343:000\$000
1899-1900.....	306:000\$000	1910-1911.....	437:000\$000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos vinte e um ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254\$270	1901-1902.....	816\$685
1891-1892.....	332\$836	1902-1903.....	820\$159
1892-1893.....	432\$009	1903-1904.....	923\$159
1893-1894.....	476\$678	1904-1905.....	875\$419
1894-1895.....	577\$972	1905-1906.....	825\$587
1895-1896.....	670\$031	1906-1907.....	870\$244
1896-1897.....	691\$043	1907-1908.....	870\$049
1897-1898.....	591\$320	1908-1909.....	802\$868
1898-1899.....	674\$236	1909-1910.....	914\$076
1899-1900.....	846\$003	1910-1911.....	1:202\$881
1900-1901.....	793\$827		

e que neste exercicio, com relação ao anterior, houve um augmento de 36,47.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico, 173:000\$000 réis.

A applicação deste augmento produziu em média 65,71 %, quando devia produzir 75 %, segundo a lei.

Comparado o rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença de 94:000\$000 réis para mais.

O movimento mensal de passageiros foi no:

2.º semestre de 1910

1.ª classe.....	57 ou	2,48 %
2.ª ".....	138 "	5,91 %
3.ª ".....	2:111 "	91,61 %

1.º semestre de 1911

1.ª classe.....	44 ou	2,28 %
2.ª ".....	87 "	4,47 %
3.ª ".....	1:813 "	93,25 %

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª classe, notando-se uma diminuição na 2.ª classe e um augmento na 3.ª classe, havendo, porém, na totalidade, uma

diminuição de 16,94 % na quantidade e um augmento de 11,30 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1909-1910.....	444 toneladas
De 1910-1911.....	472 "
Differença: mais.....	28

Em pequena velocidade:

De 1909-1910.....	23:611 toneladas
De 1910-1911.....	25:496 "
Differença: mais.....	1:855

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 1:855 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 7,84 %; no rendimento houve tambem um augmento de 88:000\$000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 29,41 %.

(Continúa)



ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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 séde, Largo de S. Roque, se ha-de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 600 toneladas de oleo mineral para injeccão de travesas 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 fór 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 realizado 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.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de artigos para installações electricas

No dia 5 de Fevereiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de diversos artigos para installações electricas.

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

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

Fornecimento de drogas diversas

No dia 12 de Fevereiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

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

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

ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

SESSÕES TODAS AS NOITES

Olympia. — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectaculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brasileira. Domingos, matinées com programmas escolhidos para creanças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

AGENDA DO VIADANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

BRAGA-BOM JESUS 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.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua do Comercio, 73, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal.—Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.º 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 Scribe, 7.

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de 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. Estel.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1912

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
7 25	7 58	8 5	8 40
8 15	8 51	9	9 30
10 45	11 18	9 20	9 50
1 35	2 6	11 24	11 54
3 5	3 30	12 45	1 15
5 26	5 55	2 15	2 45
6	6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3	6 31
9 5	9 36	8 40	9 15
10 35	11 6	9 45	10 15
1 5	1 41	11 15	11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a.

PART.	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 58	12	12 30
2 15	2 51	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
5 15	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 56	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 55	12 53	1 23
2	2 52	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
4 23	5 3	6 49	7 25
8	8 40		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 23	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 59	10 11	6 12	6 50
10 30	11 34	7 45	8 44
11 40	12 48	9 12	10 10
1	2 10	11 15	12 14

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	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 31	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 da 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
5 9	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.	Entrone	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	Entrone	Porto	
		3 20	2 38

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 15	7 30	8 20	3 43
1 5 2	10 10		6 7
8 20	8	9 48	2 45
10 10		5 29	1 13
			4 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 15	10 14	6 45	3 43
5 2	12 10		6 7
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	1 13
			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 23	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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
8	2 30	10 19	4 48

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 54	6 52	11 25	1
		10 35	12 4

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
1	2 30	5 30	7 15
5 57	7 31	8	9 36
4 10	5 38	6 14	7 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
VALLE DO VOUGA			
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
7 50	9 10	11 40	12 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	10 49	4 55	7 14
5 35	7 55	3 50	6 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Albergaria	Aveiro	Albergaria	
6 45	8 46	9 45	11 45
2 50	4 51	6 50	8 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
8 10	9 55	5 30	7 32
2 30	4 17	10 40	12 31
7 45	9 35	5 18	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 20	12 45	4 24	9 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
SUL E SUESTE			
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 25	7	6	6 35
8 35	9 10	c 8 25	9
c 9 50	10 25	9 55	10 30
11 10	11 45	11 35	12 10
c 1 25	2	1 5	1 40
2 45	3 20	3 5	3 40
4 40	5 15	c 4 35	5 10
5 40	6 15	6 2	6 40
8 40	9 20	7 35	8 15
11 10	c 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	3 15
8 40	10 18	8 50	10 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 20	12 23	4 15	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
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		

||
||
||

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO

Tarifas em vigor desde 20 de Janeiro de 1912

Tendo sabido alguns erros nas edições das novas tarifas d'esta Companhia, a seguir se indicam para os devidos efeitos, as erratas a ter em vista nas diferentes publicações que entram em vigor no dia 20 do corrente.

ERRATAS

Na Tarifa Geral:

Pagina 11 — Capitulo XV — Vehiculos. **Onde se lê:** «(Vidé excepções no art. 70.º e Cap. XVII)», **corrigir para:** «(Vidé excepções no art. 70.º e Cap. XVI)».

Na Tarifa de Despezas Acessorias:

Pagina 11 — Quadro da condição 12.ª do art. 13.º — Atracação ás pontes maritimas de Lisboa-Caes dos Soldados e Figueira da Foz. — Na 1.ª columna, **onde se lê:** «Figueira», **corrigir para:** «Lisboa». — Na 2.ª columna, **onde se lê:** «Lisboa», **corrigir para:** «Figueira».

Nas Condições geraes d'applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade:

Pagina 3 — Ultima linha da alinea f) da condição 11.ª — **Onde se lê:** «... no caso previsto na alinea i)», **corrigir para:** «... no caso previsto na alinea h)».

Na Tarifa especial interna n.º 4:

Pagina 4 — Na columna de Grupos para vagões completos em correspondencia ás rubricas «Materias inflamaveis não designadas» e «Materias perigosas não designadas», **deve indicar-se:** | 4 |

Na Tarifa especial interna n.º 7:

Pagina 1 — Na columna de Grupos para vagões completos em correspondencia á rubrica «Aço coberto com qualquer metal não designado», **deve indicar-se:** | 4 |

Pagina 6 — **Onde se lê:** «Cauchuc em bruto», **corrigir para:** «Cauchuc em obra». — Á rubrica «Chaminés não designadas», **deve acrescentar-se:** «(excepto as de ferro)».

Pagina 19 — Na columna de Grupos para vagões completos em correspondencia á rubrica «Zinco para acumuladores ou pilhas electricas», **em vez de:** | 11 | **corrigir para:** | - |

Pagina 20 — Condição 2.ª — Retorno de taras — **Onde se lê:** «... prazo maximo de 15 dias», **corrigir para:** «... prazo maximo de 30 dias».

Devem ser colocadas na respectiva ordem alfabetica as rubricas seguintes: «Acumuladores de electricidade», «Barita caustica», «Cónia», «Fóles», «Litographias».

Na Tarifa especial interna n.º 8:

Pagina 5 — Na columna de Grupos para vagões completos em correspondencia á rubrica «Manilhas de cimento armado», **deve indicar-se:** | 5 |



Na Tarifa especial interna n.º 10:

Pagina 4 — Na columna Grupos para vagões completos em correspondencia á rubrica «Abacá (*canhamo de Manilha*) em bruto, prensado», em vez de: | 2 | corrigir para: | 4 |

Pagina 3 — Nas columnas de Grupos para vagões completos e de Séries em correspondencia á rubrica «Barro de Hespanha (*clorificante*)», em vez de: | 6 | 9 | corrigir para: | 3 | 3 |

Pagina 6 — Á rubrica «Chaminés não designadas», deve-se acrescentar: «(*excepto as de ferro*)».

Pagina 7 — Na columna de Preços especiaes em correspondencia á rubrica «Cremor de tartaro» deve indicar-se: | D |

Pagina 21 — Quadro I dos preços especiaes: Á designação «Lã suja» deve-se acrescentar: «e fios de trapo, sujos».

Preço especial E — Onde se lê: «Das estações de Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata para as de Estarreja até Valadares, ou vice-versa», corrigir para: «Das estações de Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata para as de Aveiro até Valadares, ou vice-versa».

Devem ser colocadas na respectiva ordem alfabetica as rubricas seguintes: «Acumuladores de electricidade», «Barita caustica», «Cóla», «Destiladores», «Dextrina», «Fóles», «Litographias».

Na Tarifa especial interna n.º 12:

Pagina 4 — Na columna de Preços especiaes em correspondencia á rubrica «Pulverisadores agricolas», em vez de: | A | corrigir para: | B |

Pagina 6 — Quadro de preços d'applicação geral — Na columna da 2.ª série em correspondencia aos kilometros 346 a 350, em vez de: 2:850 corrigir para: 3:850.

Pagina 9 — Condição 4.ª — Retorno de encerados — 3.ª linha — Onde se lê: «...effectuadas ao abrigo do art. 10.º da Tarifa de despesas accessorias» corrigir para: «...effectuadas ao abrigo da presente tarifa, nas condições do art. 10.º da Tarifa de Despesas Accessorias».

Na Classificação Geral de Mercadorias:

Pagina 5 — Nas columnas correspondentes á rubrica «Algodão em obra não designada», em vez de: | - | 4 | - | 2 | corrigir para: | 1 | 7 | 10 | - | Nas columnas correspondentes á rubrica «Algodão polvora (*pyroxilina*)», em vez de: | I | 10 | 7 | - | corrigir para: | - | 4 | - | 2 |

Pagina 13 — Na columna Classes da Tarifa Geral em correspondencia á rubrica «Cartão inutilisado», em vez de: | II | corrigir para: | IV |

Pagina 14 — Na columna de Carga minima dos vagões completos em correspondencia á rubrica «Casca de arroz moida», em vez de: | 7 | corrigir para: | - |

Na 1.ª columna de Numeros das tarifas especiaes applicaveis em correspondencia á rubrica «Cebolas de flores», em vez de: | - | corrigir para: | 7 |

Pagina 21 — Na 1.ª columna de Numeros das tarifas especiaes applicaveis em correspondencia á rubrica «Ferramentas não designadas», indicar | 7 |

Pagina 28 — Em frente da rubrica «Materias perigosas não designadas (*a*)», acrescentar «(*b*)».

Pagina 39 — 1.ª linha — Onde se lê: «Sulfato de sodio», corrigir para: «Sulfito de sodio».

Pagina 42 — Nas columnas correspondentes á rubrica «Vélas de sebo», em vez de: | 1 | - | - | - | corrigir para: | 1 | 7 | 10 | - |

Nas columnas correspondentes á rubrica «Vélas de spermaceti», em vez de: | 1 | 7 | 10 | - | corrigir para: | 1 | - | - | - |

Devem ser colocadas na respectiva ordem alfabetica as rubricas seguintes: «Acumuladores de electricidade», «Acumuladores de gaz», «Vélas de spermaceti».

Lisboa, 20 de Janeiro de 1912.

O Director Geral

L. Forquenot

B. 2049

Exploração — Serviço do Trafego

4:000 exemplares

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 8 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

MERCADORIAS DIVERSAS

POR EXPEDIÇÕES DE 1:000 KILOGRAMAS E DE VAGÃO COMPLETO OU PAGANDO COMO TAL

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

MERCADORIAS (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima los vagões completos — Toneladas	Preços especiaes	MERCADORIAS (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima los vagões completos — Toneladas	Preços especiaes
Acessorios de fixação de carris (pequeno material de via ferrea).....	1	1. ^a	—	A	Aglomerados de carvão de pedra (para combustivel)	7	2. ^a	—	A-B
» de fixação de linhas telegraficas ou telefonicas	1	1. ^a	—	A	» de carvão de coke (para combustivel). ..	7	2. ^a	—	A-B
» de via ferrea (material fixo de via)...	1	2. ^a	—	A	» de cimento não designados	5	1. ^a	—	A
Aço em bruto batido, coado, forjado, fundido ou laminado ..	2	1. ^a	—	A	» de escorias não designados	5	1. ^a	—	A
» em obra não designada (ordinaria).....	2	1. ^a	—	A	Agua potavel comum (doce).....	—	1. ^a	—	A
» velho (sucata)	2	2. ^a	—	A	» salgada (do mar).....	—	1. ^a	—	A
Adornos de barro (material de construção).....	5	1. ^a	8	A	Aguas amoniacaes.....	3	2. ^a	—	A
» de cimento (material de construção).....	5	1. ^a	—	A	Agulhas para via ferrea	1	1. ^a	—	A
» de fibro-cimento (material de construção).....	5	1. ^a	—	A	Alabastro desbastado.....	8	1. ^a	—	A
» de gesso (material de construção).....	5	1. ^a	—	A	» em bruto.....	8	1. ^a	—	A
» metalicos (material de construção).....	5	1. ^a	—	A	» serrado	8	1. ^a	—	A
					Alcatrão mineral (coaltar).....	9	1. ^a	—	A
					» vegetal.....	9	1. ^a	—	A
					Alcatruzes	—	1. ^a	8	A
					Almagre em bruto.....	10	2. ^a	—	A
					Amarras de arame	2	1. ^a	—	A
					» » canhamo	11	1. ^a	8	A
					» » ferro	2	1. ^a	—	A

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais
Amarras de materias fibrosas <i>não designadas</i>	11	1. ^a	8	A	Bagaçõ de azeitona	16	2. ^a	—	A
Ancoras	2	1. ^a	—	A	» » figo	16	2. ^a	—	A
Ancorotes	2	1. ^a	—	A	» » uva	16	2. ^a	—	A
Andaimes desarmados	18	2. ^a	—	A	Bagaçõs das fabricas de assucar ..	16	2. ^a	—	A
Aneis de correntes de aço ou de ferro	2	1. ^a	—	A	» » fabricas de cerveja ..	16	2. ^a	—	A
Anhydrite (sulfato de calcio anhy- dro nativo)	—	2. ^a	—	A	Barracas (<i>excepto as de lona</i>) desar- madas	—	2. ^a	—	A
Antracite	7	2. ^a	—	A-B	Barro em bruto <i>não designado</i> ..	14	2. ^a	—	A-D
Aparas de cartão	12	2. ^a	8	A	» lavado	14	2. ^a	—	A-D
» » folha de Flandres	13	2. ^a	6	A	Basalto	6	3. ^a	—	—
» » <u>metaes não preciosos</u> ..	13	2. ^a	—	A	Bate-estacas	18	1. ^a	—	A
» » papel	12	2. ^a	8	A	Beterrabas	26	2. ^a	—	A
» » papelão	12	2. ^a	8	A	Bioxido de manganessio	22	2. ^a	—	A
Arame de aço ou de ferro (<i>rólos, rede simples ou de pontas, em bruto, zincado, galvanizado ou cobreado</i>) <i>não designado</i>	2	1. ^a	—	A	Blocos artificiaes para construcções	8	1. ^a	—	A
Archotes	11	1. ^a	8	A	Bobines para acondicionamento de cabos (<i>electricos ou de tracção</i>) ..	—	1. ^a	—	A
Arcos de ferro	2	1. ^a	—	A	Boias de amarração	2	1. ^a	—	A
Ardosia em bruto	8	1. ^a	—	A	Bombas de choque (<i>para vehiculos de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	—	A
» » chapas	8	1. ^a	—	A	Borras de cerveja	16	2. ^a	—	A
» » laminas (<i>telhas ou telhões</i>)	5	1. ^a	—	A	» » oleos	16	2. ^a	—	A
Areia	5	2. ^a	—	A-D	» » vinho	—	1. ^a	—	A
Argamassa	5	2. ^a	—	A	Boulons (<i>parafusos para rails</i>) ..	1	1. ^a	—	A
Argila em bruto	14	2. ^a	—	A-D	Boxes (<i>caixas de lubrificação</i>) ..	1	1. ^a	—	A
» lavada	14	2. ^a	—	A-D	Breu	9	1. ^a	—	A
Armas de guerra velhas (<i>sucata</i>)	15	2. ^a	—	A	Briquetes (<i>aglomerados de carvão mineral</i>)	7	2. ^a	—	A-B
Aros de aço	2	1. ^a	—	A	Brita (<i>pedra britada</i>)	6	3. ^a	—	—
» » ferro	2	1. ^a	—	A	Brogau	6	3. ^a	—	—
Arrebites	1	1. ^a	—	A	Bronze em sucata	17	1. ^a	—	A
Asfalto	5	1. ^a	—	A	Brouettes (<i>carrinhos de mão</i>) ..	18	1. ^a	—	A
Azulejos	5	1. ^a	—	A	Bunho em bruto	19	1. ^a	—	A
					Buzes (<i>tubos de cimento armado</i>) ..	5	1. ^a	—	A
					Cabos de linho	11	1. ^a	8	A
					» de <u>materias fibrosas, não designados</u>	11	1. ^a	8	A
					» metalicos	2	1. ^a	—	A

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiaes	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiaes
Cabos com involucro isolador...	2	1. ^a	—	A	Carris de aço (rails).....	4	1. ^a	—	A
Caixas de bombas de choque....	4	1. ^a	—	A	» » ferro (rails).....	4	1. ^a	—	A
» » lubrificação (boxes)....	4	1. ^a	—	A	» velhos (sucata).....	4	1. ^a	—	A
Caixilhos metallicos (material de construção).....	2	1. ^a	—	A	Cartão asfaltado, embreado ou alcatroado.....	5	1. ^a	—	A
Cal apagada (hydrato de calcio)..	5	2. ^a	—	A-E	» inutilisado.....	12	2. ^a	8	A
» chlorada (chloreto de cal)....	21	1. ^a	—	A	» pedra.....	5	1. ^a	—	A
» comum em pedra a granel....	5	2. ^a	—	A-E	Carvão animal a granel.....	4	2. ^a	—	A
» » » em barricas ..	5	1. ^a	—	A-E	» de coke a granel.....	7	2. ^a	8	A-B
» » » pó.....	5	1. ^a	7	A-E	» » » em sacos	7	1. ^a	8	A-B
» hydraulica.....	5	1. ^a	—	A-E	» » pedra a granel	7	2. ^a	—	A-B
Calabres de esparto.....	11	1. ^a	8	A	» » » em sacos.....	7	1. ^a	—	A-B
» » materias fibrosas não designadas.....	11	1. ^a	8	A	Cascalho.. ..	6	3. ^a	—	—
» metallicos.....	2	1. ^a	—	A	Cascões (minerios) não designa- dos.....	22	2. ^a	—	A
Calços.....	—	1. ^a	—	A	Cascos de animaes (unhas) em bruto	23	2. ^a	—	A
Calhas de aço (rails).....	4	1. ^a	—	A	Cavernas metallicas.....	2	2. ^a	—	A
» » ferro (rails).....	4	1. ^a	—	A	Cavilhas para rails.....	4	1. ^a	—	A
Calhau	6	3. ^a	—	—	Cellulose (pasta de madeira).....	12	2. ^a	8	A
Campanulas para linhas electri- cas	4	1. ^a	—	A	Chaminés de ferro.....	2	1. ^a	—	A
Canas (ou caniços) comuns em bruto	20	2. ^a	—	A	Chapas de juntas (para rails)....	4	1. ^a	—	A
Candieiros de iluminação publica.	2	1. ^a	—	A	Chapins (pequeno material de via ferrea).....	4	1. ^a	—	A
Canos de aço.....	2	1. ^a	—	A	Chariots (caranguejas para mu- dança de via) desarmados.....	4	1. ^a	—	A
» » barro.....	5	1. ^a	6	A-D	Chavetas para rails.. ..	4	1. ^a	—	A
» » cimento armado.....	5	1. ^a	—	A	Chifre não designado em bruto...	23	2. ^a	—	A
» » ferro.....	2	1. ^a	—	A	Chloreto de cal (cal chlorada)....	21	1. ^a	—	A
» » grés.....	5	1. ^a	6	A-D	» » calcio.....	21	1. ^a	—	A
Cantaria com aparelho simples...	8	1. ^a	—	A-D	Chumaceiras de aço.....	2	1. ^a	—	A
» desbastada.....	8	1. ^a	—	A-D	» » ferro.....	2	1. ^a	—	A
» em bruto.....	8	1. ^a	—	A-D	Chumbo em bruto.....	17	1. ^a	—	A
Carbonato de bario (ou de barita)	21	2. ^a	—	A	» » sucata	17	1. ^a	—	A
» » calcio (cré).....	21	1. ^a	—	A	» laminado	17	1. ^a	—	A
» » estroncio (ou de es- tronciana)	21	2. ^a	—	A	Cimento.....	5	1. ^a	—	A-D
» » magnésio	21	2. ^a	—	A	Cimentos magnesianos.. ..	5	1. ^a	—	A
Carolo de milho.....	4	2. ^a	6	A	Cisco de carvão de coke.....	7	2. ^a	8	A-B
Carrinhos de mão (para terraple- nagens).....	18	1. ^a	—	A	» » » mineral não desi- gnado	7	2. ^a	—	A-B

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga máxi- ma dos vagões comple- tos — Toneladas	Preços especiais	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga máxi- ma dos vagões comple- tos — Toneladas	Preços especiais
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) de- sarmadas	—	1. ^a	—	A	Ladrilhos de barro ordinario (ti- jolo)	5	1. ^a	—	A-D
Ganchos de tracção (<i>para vehiculos</i>)	1	1. ^a	—	A	» não designados (<i>excepto</i> <i>os de marmore ou de vidro</i>)..	5	1. ^a	—	A
Gelosas (<i>persianas</i>) de ferro	2	1. ^a	—	A	Lagedo	8	1. ^a	—	A-D
Gesso calcinado	5	1. ^a	—	A	Lanitite (<i>para pavimentos</i>)	5	1. ^a	—	A
Giz (<i>cré</i>) em bruto	24	1. ^a	—	A	Lascas de metaes não preciosos . .	13	2. ^a	—	A
Granito britado	6	3. ^a	—	—	Latão em sucata	17	1. ^a	—	A
» com aparelho simples	8	1. ^a	—	A-D	Lenbite	7	2. ^a	—	A-B
» desbastado	8	1. ^a	—	A-D	Letras d'imprensa (<i>typo</i>) inutilisa- das	17	1. ^a	—	A
» desfeito	6	2. ^a	—	A-D	Liaças de vimes	19	1. ^a	8	A
» em bruto	8	1. ^a	—	A-D	Limalha de metaes não preciosos .	13	2. ^a	—	A
Grêda	14	2. ^a	—	A-D	Limas (<i>ferramenta</i>) inutilisadas . .	2	1. ^a	—	A
Grelhas para fornalhas	2	1. ^a	—	A	Lousa em bruto	8	1. ^a	—	A
Grês em bruto	14	2. ^a	—	A	» » chapas	8	1. ^a	—	A
Gruas (<i>columns de tomas de agua</i> <i>de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	—	A	» » laminas (<i>telhas ou te- lhões</i>)	5	1. ^a	—	A
Hulha	7	2. ^a	—	A-B					
Hydrato de calcio (<i>cal apagada</i>) . .	5	2. ^a	—	A-E	Manganésio (<i>mineral de</i>)	22	2. ^a	—	A
					Manilhas de barro	5	1. ^a	6	A-D
					» » cimento armado	1. ^a	—	A	
					» » ferro	2	1. ^a	—	A
Isoladores (<i>para linhas electricas</i>)	1	1. ^a	—	A	» » grês	5	1. ^a	6	A-D
					Marmore desbastado	8	1. ^a	—	A-D
					» em bruto	8	1. ^a	—	A-D
					» serrado	8	1. ^a	—	A-D
Laspe em bruto	8	1. ^a	—	A	Marmorina (<i>para pavimentos</i>)	5	1. ^a	—	A
					Massa de madeira	12	2. ^a	8	A
					» » papel	12	2. ^a	8	A
					Material grosso, não designado, para edificações, sondagens, constru- ção ou reparação de pontes, estradas e vias ferreas	18	2. ^a	—	A
Kaolino em bruto	14	2. ^a	—	A	Material grosso, não designado, para festejos ou feiras	—	2. ^a	—	A
Kiosques desarmados	—	2. ^a	—	A					

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais
Minério de ferro	22	2. ^a	—	A-F	Pasta de papel	12	2. ^a	8	A
Minérios não designados	22	2. ^a	—	A	Peças de vagonetas	18	1. ^a	—	A
Molas de suspensão (para vehiculos)	4	1. ^a	—	A	Pederneira em bruto (silex)	6	1. ^a	—	A
» » tracção (para vehiculos)	4	1. ^a	—	A	» moida (pó de pedru)	14	2. ^a	—	A
Moldes para fundição	4	1. ^a	—	A	Pedra artificial em blocos	8	1. ^a	—	A
Mós desmontadas	8	1. ^a	—	A	» britada	6	3. ^a	—	—
Mosaico (ladrilhos de)	5	1. ^a	—	A	» de afiar, desmontada	8	1. ^a	—	A
					» » amolar, desmontada	8	1. ^a	—	A
					» » moer (mós de moinhos)	8	1. ^a	—	A
					» moida	6	2. ^a	—	A
					» para cal	—	2. ^a	—	A-D
					» não designada com apare- lho simples	8	1. ^a	—	A-D
Ocres (ocas) em bruto	40	2. ^a	—	A	» não designada desbastada	8	1. ^a	—	A-D
Ornatos de barro (material de cons- trução)	5	1. ^a	8	A	» não designada em bruto (excepto pedra de gesso)	8	1. ^a	—	A-D
» de cimento (material de construção)	5	1. ^a	—	A	Persianas (gelosias) de ferro	2	1. ^a	—	A
» de fibro-cimento (material de construção)	5	1. ^a	—	A	Pez (pixe)	9	1. ^a	—	A
» de gesso (material de cons- trução)	5	1. ^a	—	A	Pias de cimento armado	5	1. ^a	—	A
» metálicos (material de cons- trução)	5	1. ^a	—	A	» » pedra	5	1. ^a	—	A
Ossos calcinados a granel	4	2. ^a	—	A	Pixe mineral (coaltar)	9	1. ^a	—	A
» secos em bruto	23	2. ^a	—	A	» (pez)	9	1. ^a	—	A
Oxido de ferro	25	2. ^a	—	A	Placas asphaltadas	5	1. ^a	—	A
					» de juntas (para rails)	4	1. ^a	—	A
					» rotatorias desmontadas	4	1. ^a	—	A
					Plataformas rotatorias desmonta- das	4	1. ^a	—	A
					Pó de carvão mineral	7	2. ^a	—	A-B
					» » pedra (pederneira moida)	14	2. ^a	—	A
					Polpa de madeira	12	2. ^a	8	A
					Porcelana em bruto (kaolino)	14	2. ^a	—	A
					Portas de ferro onduladas	2	1. ^a	—	A
Padiolas	18	1. ^a	—	A	» » fornalha	2	1. ^a	—	A
Papel inutilizado	12	2. ^a	8	A	» » forno	2	1. ^a	—	A
Papelão inutilizado	12	2. ^a	8	A	» ou portões de ferro	2	1. ^a	—	A
Parafusos para rails (boulons e tire- fonds)	4	1. ^a	—	A	Postes de aço	4	1. ^a	—	A
Paralelepipedos (de todas as quati- dades) para calcetamento	6	3. ^a	—	—	» » ferro	4	1. ^a	—	A
Pasta de madeira	12	2. ^a	8	A	» kilometricos (para estradas ou caminhos de ferro)	4	1. ^a	—	A
					Pozolana	5	1. ^a	—	A

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos—Toneladas	Preços especiais
Pranchetas para rails (<i>éclisses</i>)...	4	1. ^a	—	A	Salmoura	4	2. ^a	—	A
Pyrites (<i>excepto as queimadas</i>)...	22	2. ^a	—	A	Sangue fresco.....	3	1. ^a	—	A
Pyroluzite	22	2. ^a	—	A	Seixo	6	3. ^a	—	—
					Signaes de via ferrea não desi- gnados	4	1. ^a	—	A
Quartzo em pedra	6	2. ^a	—	A	Silex (<i>pederneira</i>) em bruto	6	1. ^a	—	A
» triturado ou moido	14	2. ^a	—	A	» » » pó.....	14	2. ^a	—	A
					Siphões de barro.....	5	1. ^a	6	A-D
					» » ferro	2	1. ^a	—	A
Rails (<i>carris</i>)	4	1. ^a	—	A	» » grés.....	5	1. ^a	6	A-D
Raiz de canas (<i>ou caniços</i>) do Paiz	20	1. ^a	6	A	Sucata de armamento.....	15	2. ^a	—	A
» » milho	4	2. ^a	6	A	» de metaes não preciosos, não designada.....	2	2. ^a	—	A
Ralos de ferro	5	1. ^a	—	A	» de vidro.....	—	2. ^a	—	A
» » pedra	5	1. ^a	—	A	Sulfato de sodio (<i>ou de soda</i>)....	3	1. ^a	—	A
Rêde de arame de aço ou de ferro (<i>simples, galvanizado ou de</i> <i>pontas</i>)	2	1. ^a	—	A	Sulfoesteatite	3	1. ^a	—	A
Rêdes de pesca inutilisadas.....	12	2. ^a	8	A					
Resíduos de carvão de coke.....	7	2. ^a	8	A-B					
» de carvão mineral não designados	7	2. ^a	—	A-B					
» da fabricação de cerveja	16	2. ^a	—	A					
» » fabricação de sabão.	16	2. ^a	—	A					
» » fabricação de velas d'illuminação	16	2. ^a	—	A	Tabúa em bruto.....	19	1. ^a	—	A
» de metalurgia não de- signados	25	2. ^a	—	A	Talas de junta (<i>éclisses</i>).....	4	1. ^a	—	A
Resinas não designadas (<i>ordina- rias</i>)	—	1. ^a	8	A	Tanques de ferro.....	2	1. ^a	—	A
Retalhos de papel (<i>oparas</i>).....	12	2. ^a	8	A	Tela betumada, alcatroada ou as- faltada	5	1. ^a	—	A
Rodas de aço ou de ferro para vehiculos, não designadas.....	1	1. ^a	—	A	Telha de ardosa.....	5	1. ^a	—	A
Roxo-rei.....	10	2. ^a	—	A	» » barro (<i>excepto a vidra- da</i>)	5	1. ^a	—	A-D
					» » fibro-cimento	8	1. ^a	—	A
					» » metalica	5	1. ^a	—	A
					Telhões de ardosa	5	1. ^a	—	A
Saibro	6	2. ^a	—	A-D	» » barro (<i>excepto os vidra- dos</i>)	5	1. ^a	—	A-D
Sal comum (<i>marinho ou gema</i>) e granel	24	2. ^a	—	A-C	» » fibro cimento.....	3	1. ^a	—	A
» comum (<i>marinho ou gema</i>) em sacos.....	24	1. ^a	—	A-C	» » metalicos	5	1. ^a	—	A
					Terras corantes em bruto	10	2. ^a	—	A

MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos — Toneladas	Preços especiais	MERCADORIAS (1)	Grupos para va- gões completos	Séries	Carga mínima dos vagões comple- tos — Toneladas	Preços especiais
Terras não designadas (<i>excepto as manipuladas ou preparadas</i>)	6	2. ^a	—	A-D	Vagonetas	18	1. ^a	—	A
Tijolos de barro	5	1. ^a	—	A-D	Ventiladores de barro	5	1. ^a	6	A-D
» não designados (<i>excepto os de vidro</i>)	5	1. ^a	—	A	» » ferro	5	1. ^a	—	A-D
Trefonds para rails	4	1. ^a	—	A	» » grés	5	1. ^a	6	A-D
Trapo sujo (<i>excepto o de lã</i>)	12	2. ^a	—	A	Verga em bruto	49	1. ^a	8	A
Travessas metálicas	4	1. ^a	—	A	Vias ferreas portateis (<i>Décauville e semelhantes</i>)	18	1. ^a	—	A
Tubos de aço	2	1. ^a	—	A	Vidro quebrado	—	2. ^a	—	A
» » barro	5	1. ^a	6	A-D	Vigas de ferro	2	1. ^a	—	A
» » cimento armado	5	1. ^a	—	A	Vime em bruto	19	1. ^a	8	A
» » ferro	2	1. ^a	—	A					
» » grés	5	1. ^a	6	A-D					
Turfa	—	2. ^a	—	A					
Typo de impressão inutilizado	17	1. ^a	—	A	Zinco canelado (<i>ondulado</i>)	27	1. ^a	—	A
					» em bruto	27	1. ^a	—	A
					» em sucata	27	1. ^a	—	A
					» laminado	27	1. ^a	—	A
Unhas (<i>cascos</i>) de animais, em bruto	23	2. ^a	—	A	Zorras desmontadas	18	1. ^a	—	A

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

§ 1.º — Preços de aplicação geral

Por tonelada

KILOMETROS	1.ª Série	1.ª ou 2.ª Série	3.ª Série	KILOMETROS	1.ª Série	1.ª ou 2.ª Série	3.ª Série
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de vagão completo		Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de vagão completo
	Réis	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis
Até 20	—	—	105	61 a 65	945	810	340
21 a 25	—	—	130	66 a 70	1.015	870	365
26 a 30	—	—	160	71 a 75	1.090	935	390
31 a 35	—	—	185	76 a 80	1.160	995	415
36 a 40	—	—	210	81 a 85	1.235	1.060	440
41 a 45	—	—	235	86 a 90	1.305	1.120	470
46 a 50	—	—	260	91 a 95	1.380	1.180	495
51 a 55	—	—	285	96 a 100	1.450	1.245	520
56 a 60	870	750	315	101 a 105	1.520	1.300	545
				106 a 110	1.585	1.360	570

KILOMETROS	1.ª Série	1.ª ou 2.ª série	3.ª Série	KILOMETROS	1.ª Série	1.ª ou 2.ª Série	3.ª Série
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de vagão completo		Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de vagão completo
	Réis.	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis
111 a 115	1.655	1.415	600	311 a 315	4.225	3.410	1.635
116 » 120	1.720	1.470	625	316 » 320	4.285	3.440	1.660
121 » 125	1.790	1.530	650	321 » 325	4.350	3.470	1.685
126 » 130	1.855	1.585	675	326 » 330	4.410	3.500	1.710
131 » 135	1.920	1.645	700	331 » 335	4.475	3.530	1.735
136 » 140	1.990	1.700	725	336 » 340	4.535	3.565	1.760
141 » 145	2.055	1.755	755	341 » 345	4.600	3.595	1.790
146 » 150	2.125	1.815	780	346 » 350	4.660	3.625	1.815
151 » 155	2.190	1.870	805	351 » 355	4.720	3.655	1.840
156 » 160	2.260	1.930	830	356 » 360	4.785	3.685	1.865
161 » 165	2.325	1.985	855	361 » 365	4.845	3.720	1.890
166 » 170	2.395	2.040	880	366 » 370	4.910	3.750	1.915
171 » 175	2.460	2.100	910	371 » 375	4.970	3.780	1.945
176 » 180	2.530	2.155	935	376 » 380	5.035	3.810	1.970
181 » 185	2.595	2.210	960	381 » 385	5.095	3.840	1.995
186 » 190	2.660	2.270	985	386 » 390	5.155	3.875	2.020
191 » 195	2.730	2.325	1.010	391 » 395	5.220	3.905	2.045
196 » 200	2.795	2.385	1.035	396 » 400	5.280	3.935	2.070
201 » 205	2.860	2.430	1.065	401 » 405	5.345	3.965	2.100
206 » 210	2.920	2.475	1.090	406 » 410	5.405	4.000	2.125
211 » 215	2.985	2.525	1.115	411 » 415	5.465	4.030	2.150
216 » 220	3.045	2.570	1.140	416 » 420	5.530	4.060	2.175
221 » 225	3.105	2.615	1.165	421 » 425	5.590	4.090	2.200
226 » 230	3.170	2.660	1.195	426 » 430	5.655	4.120	2.230
231 » 235	3.230	2.710	1.220	431 » 435	5.715	4.155	2.255
236 » 240	3.295	2.755	1.245	436 » 440	5.780	4.185	2.280
241 » 245	3.355	2.800	1.270	441 » 445	5.840	4.215	2.305
246 » 250	3.420	2.850	1.295	446 » 450	5.900	4.245	2.330
251 » 255	3.480	2.895	1.320	451 » 455	5.965	4.275	2.355
256 » 260	3.540	2.940	1.350	456 » 460	6.025	4.310	2.385
261 » 265	3.605	2.990	1.375	461 » 465	6.090	4.340	2.410
266 » 270	3.665	3.035	1.400	466 » 470	6.150	4.370	2.435
271 » 275	3.730	3.080	1.425	471 » 475	6.210	4.400	2.460
276 » 280	3.790	3.130	1.450	476 » 480	6.275	4.430	2.485
281 » 285	3.855	3.175	1.475	481 » 485	6.335	4.465	2.510
286 » 290	3.915	3.220	1.505	486 » 490	6.400	4.495	2.540
291 » 295	3.975	3.270	1.530	491 » 495	6.460	4.525	2.565
296 » 300	4.040	3.315	1.555	496 » 500	6.525	4.555	2.590
301 » 305	4.100	3.345	1.580				
306 » 310	4.165	3.375	1.605				

Concessão especial. — O expedidor que, em seu nome e durante o prazo máximo de um anno, contado da data da primeira remessa, expedir de qualquer das estações de **Vallado, Martingança, Marinha Grande ou Leiria**, nas condições da presente tarifa, remessas de **areia ou de cal comum em pedra ou em pó**, por vagões completos da carga mínima regulamentar ou pagando como tal, com destino a **Lisboa-Caes dos Soldados ou Terreiro do Trigo, Poço do Bispo, Braço de Prata, Alcantara-Terra, Caes do Sodré até Cascaes, Lisboa-Mercado e Caes do Rego**, terá direito ao reembolso que, segundo o quadro abaixo, corresponda ao numero de toneladas que tiver transportado, desde que por cada uma d'estas mercadorias, atinja ou exceda os mínimos de tonelagem indicados no mesmo quadro.

TONELAGENS

Reembolso por tonelada

500 toneladas, mínimo	Réis 150
1:000 " "	" 250
Excedentes de 1:000 e até 2:000 toneladas ..	" 300
" " 2:000 " 3:000	" 350
" " 3:000 toneladas	" 400

Para este efeito serão remetidas ao Serviço da Fiscalisação das Receitas d'esta Companhia (Estação de Lisboa-Caes dos Soldados), dentro do prazo máximo de 6 mezes a contar da data da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente *Concessão especial*, a fim d'aquelle Serviço proceder á respectiva liquidação.

§ 2.º Preços especiaes

A) Todas as mercadorias da 1.ª e 2.ª série d'esta tarifa

Por tonelada

Das estações abaixo as da frente ou vice-versa	Lisboa-C. dos Soldados até Braço de Prata		Alcantara Terra e Bemfica		Caes do Sodré até Pedrouços	
	1.ª série	1.ª ou 2.ª séries	1.ª série	1.ª ou 2.ª séries	1.ª série	1.ª ou 2.ª séries
	Expedições de 1.000 kilog. ^s	Vagões completos	Expedições de 1.000 kilog. ^s	Vagões completos	Expedições de 1.000 kilog. ^s	Vagões completos
ou pagando como tal						
Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata...	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Olivaes ou Sacavem	110	100	320	260	420	370
Povoa ou Alverca	320	280	470	420	630	580
Alhandra	370	340	560	500	670	610
Villa Franca	440	400	620	550	720	660
Carregado	520	470	710	630	810	730
Azambuja	670	580	800	690	890	760
Amadora ou Queluz-Bellas	280	260	-	-	270	230
Barcarena ou Cacem	420	370	260	220	340	290
Cintra e Sabugo	550	500	420	370	520	470
Mafra	640	570	500	430	610	530
Malveira	710	640	570	490	680	590
Oeiras até Parede	520	470	260	210	220	180
Estoril ou Cascaes	670	580	420	370	320	260
Das estações da frente ás d' Gaia ou Porto-Campanhã ou vice versa				Granja	Espinho	Esmeriz
				Ovar		
1.ª série — Expedições de 1.000 kilogramas, ou pagando como tal				Réis	Réis	Réis
1.ª ou 2.ª séries — Expedições de vagão completo, ou pagando como tal				210	260	320
				160	210	260
						520
						470

B) Mercadorias do grupo 7 da classificação

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice versa			Das estações abaixo ás da frente ou vice versa		
	Lisboa-C. dos Soldados, Alcantara Terra ou Mar e Pedrouços	Porto-Campanhã ou Gaia		Lisboa-C. dos Soldados, Alcantara Terra ou Mar e Pedrouços	Porto-Campanhã ou Gaia
	Réis	Réis		Réis	Réis
Braço de Prata até Alhandra (*)	110	-	Torres Vedras	730	-
Villa Franca ou Carregado (*)	160	-	Caldas da Rainha	1.040	2.390
Coimbra ou Coimbra B.	1.870	-	Vallado	1.350	2.070
Ceira	2.030	-	Marinha Grande	1.660	1.660
Miranda do Corvo	2.260	-	Leiria	1.760	1.350
Louzã	2.440	-	Figueira da Foz	1.870	-
Aveiro	2.280	420	Covilhã ou Guarda	2.900	-
Gaia ou Porto-Campanhã	2.590	-			

(*) As expedições de Lisboa-Caes dos Soldados para os destinos marcados com este signal, são isentas dos direitos de desembarque.

C) **Sal comum (marinho ou gema) a granel. — Sal comum (marinho ou gema) em sacos**

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

Das estações da frente ás abaixo sem reciprocidade	Lisboa C. dos Soldados, Povoa e Alverca	Das estações da frente ás abaixo sem reciprocidade	Lisboa (C. dos Soldados) Povoa e Alverca	Figueira da Foz
	Réis		Réis	Réis
Lisboa — C. dos Soldados, Lisboa — Mercado, Caes do Rego, Alhandra ou Villa Franca....	150	S. til até Marinhaes.....	600	—
Carregado.....	200	Agolada (ap.) até Quinta Grande ..	800	—
Azambuja	300	S. Torquato até Vendas Novas ..	1.000	—
Beguengo	350	Belem até Cascaes ..	800	—
Sant'Anna	400	Alfarellos.....	—	280
Valle de Santarem ou Santa-em.....	500	Soure	—	346
Valle de Figueira ou Matto de Miranda.....	600	Formosello ou Taveiro	—	430
Torres Novas até Barquinha.	700	Coimbra ou Coimbra B	—	500
Tancos ou Praia	800	Ceira	—	660
Tramagal ou Abrantes.....	850	Mirandua do Covo	—	890
		Louza.....	—	1.070

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

D) **Mercadorias designadas no quadro a seguir**

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

MERCADORIAS	Estações de procedencia	Estações de destino			
		Lisboa-C. dos Soldados até B. da Prata, Caes do Sodré até Pedrouços e Bemfica	Algés até Cascaes	Amadora até Cintra ou até Mafra	Porto-Campanha ou Gaia
		Réis	Réis	Réis	Réis
Canos de barro — Cimento — Ladrilhos de barro orninario (<i>tijolos</i>) — Manilhas de barro — Siphões de barro — Telha de barro, <i>excepto a vidrada</i> — Telhões de barro <i>excepto os vidrados</i> — Tijolo de barro — Tubos de barro — Ventiladores de barro.....	Alhandra	130	150	160	—
	Cacem	130	150	130	—
Canos de barro — Canos de grés — Manilhas de barro — Manilhas de grés — Siphões de barro — Siphões de grés — Tubos de barro — Tubos de grés — Ventiladores de barro — Ventiladores de grés.	Carregado	210	260	260	—
Areia — Argila em bruto — Argila lavada — Barro em bruto — Barro lavado — Cantaria com aparelho simples — Cantaria em bruto — Cantaria desbastada — Granito com aparelho simples — Granito em bruto — Granito desbastado — Granito desfeito — Grêda — Lagêdo — Marmore em bruto — Marmore desbastado — Marmore serrado — Pedra para cal — Pedra <i>não designada</i> em bruto <i>excepto a de gesso</i> — Pedra <i>não designada</i> com aparelho simples — Pedra <i>não designada</i> desbastada — Saibro — Terras <i>não designadas, excepto as manipuladas ou preparadas</i> .	Caxias, Paço d'Arcos ou Queluz-Bellas.....	110	—	—	—
	Carcavellos, Parede e Cacem.....	210	—	—	—
	Cintra, Sabugo e Cascaes	260	—	—	—
Pedra para cal.....	Amieira.....	—	—	—	1.040

N. B. — As expedições destinadas a Lisboa-Caes dos Soldados são isentas dos direitos de embarque.

E) Cal comum em pedra — Cal comum em pó — Cal hydraulica

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa			
	Paço d'Arcos, Carcavallos, Pa- rede ou Casem	Casacas ou Oin'r.	A nleira
	Réis	Réis	Réis
Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata, Alcantara Mar, Alcantara Terra e Bemfica...	210	260	-
Porto-Campanhã ou Gaia.....	-	-	1.660

F)—Minerio de ferro procedente de Hespanha

(Via Valencia d'Alcantara)

Aos transportes de **minério de ferro**, efectuados por expedições do mínimo de **cinco vagões completos** de carga mínima regulamentar ou pagando como tal, e procedentes das estações das linhas de Madrid a Cáceres e a Portugal **compreendidas entre Herreruela e Valencia d'Alcantara**, ambas incluídas, com destino a **Alcantara-Mar**, será aplicado o preço de **770 réis por tonelada**.

Este preço será ligado **de officio** ao da tarifa especial n.º 211 de pequena velocidade da Companhia de Madrid a Cáceres e a Portugal applicavel aos referidos transportes desde a procedencia até á fronteira de Valencia d'Alcantara.

Condições particulares

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

2.^a — **Impostos e despesas acessórias.** — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas acessórias.

3.^a—Peças de mais de 6,^m5 de comprimento até o maximo de 19,^m5. — Os carris (rails), postes, tubos e vigas de comprimento superior a 6,^m5 serão taxados pelos preços da 1.^a série d'esta tarifa, com sujeição aos seguintes minimos de peso, ou pagando como tal:

12 toneladas para os objectos de mais de 6,^{m5} até 13 metros

18 " " " " " " " 13^m " 19,5 "

§ unico — Quando fizerem parte da mesma remessa peças de mais de 6,^m3 de comprimento e peças da menor dimensão, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas como remessa distincta, quando não resultar mais barata a applicação do preço estabelecido para vagão completo pelo minimo de peso respectivamente estabelecido para cada vagão empregado.

Quando, porém, os volumes de 6,^m5 ou menos constarem de pertences ou acessórios das peças grandes (parafusos para fixação dos rails, carris ou vigas, etc.), serão estes transportados gratuitamente até preenchimento dos mínimos de peso acima indicados, sempre que esses acessórios estejam também compreendidos na classificação de mercadorias da presente tarifa.

4.^a — **Fornecimento de material.** — A Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para as remessas de vagão completo taxadas por esta tarifa.

Os expeditores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados, nas condições do artigo 10.^o da Tarifa de Despesas Acessórias.

5.^a — **Retorno de encerados.** — É concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas de vagão completo, effectuadas ao abrigo da presente tarifa, nas condições do artigo 10.^o da Tarifa de Despesas Acessórias.

6.^a — **Prazos de transporte.** — Esta Companhia reserva-se a faculdade de ampliar até ao duplo os prazos supplementares de transporte de que trata a 5.^a das Condições geraes d'applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade para as remessas que desfructam dos preços da 3.^a série e do preço especial F) da presente tarifa.

A presente tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, as tarifas especiaes de pequena velocidade, n.^o 8 em vigor desde 10 de Outubro de 1903, e n.^o 16 em vigor desde 15 de Fevereiro de 1910, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

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 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

Mercadorias diversas

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

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes
Aboboras	1	3. ^a	5	A	Baga de louro	7	2. ^a	8	A
Acido oleico	2	4. ^a	8	A	» » sabugueiro	7	2. ^a	8	A
Agua celeste (para tratamento de plantas)	3	3. ^a	—	A	Bananas	4	3. ^a	8	A
Alcachofras	1	3. ^a	—	A	Banha de pôrco	8	2. ^a	—	A
Alfarroba	—	3. ^a	8	A	Barita com sulfato de cobre (para tratamento de plantas)	3	3. ^a	—	A
Alhos	4	3. ^a	8	A	Batata dôce	—	3. ^a	9	A
Ameixas frescas	4	3. ^a	—	A	Bolotas sem preparo	—	2. ^a	—	A
» passadas	5	2. ^a	—	A					
Amendoa comum (dôce ou amarga) sem preparação	12	2. ^a	—	A					
Amoreira (folha ou rama de)	—	3. ^a	5	A	Cal com alcatrão, lysol ou sulfato de cobre (para tratamento de plantas)	3	3. ^a	—	A
Avelãs	—	2. ^a	—	A	Calda bordaleza	3	3. ^a	—	A
Azeitonas em taras não designadas (que não sejam acondicionadas em latas, frascos, ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis)	6	3. ^a	8	A	Caldas cupricas não designadas (para tratamento de plantas)	3	3. ^a	—	A
					Camoezes frescos	4	3. ^a	5	A
					» passados	5	2. ^a	—	A
					Caparosa azul (sulfato de cobre)	3	3. ^a	—	A
					Caparosa branca (sulfato de zinco)	3	3. ^a	—	A

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Caparosa verde (<i>sulfato de ferro</i>). . .	3	3. ^a	—	A
Carne congelada	3	2. ^a	—	A
» ensacada (<i>salchicharia</i>) . . .	8	2. ^a	—	A
» fumada.	8	2. ^a	—	A
» salgada	8	2. ^a	—	A
» seca.	8	2. ^a	—	A
Casca de arroz em bruto	9	2. ^a	—	A
» » moida	9	2. ^a	—	A
Cascas não designadas para acondicionamento	9	2. ^a	—	A
Castanhas do Paiz sem preparo . .	—	2. ^a	—	A
» piladas	—	2. ^a	—	A
Cebolas alimenticias (<i>hortaliça</i>). . .	1	3. ^a	—	A
Cenouras.	1	3. ^a	—	A
Cerejas frescas	4	3. ^a	8	A
Chacina (<i>carne ensacada</i>).	8	2. ^a	—	A
Chouriços	8	2. ^a	—	A
Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>) neutralizado (<i>para tratamento de plantas</i>)	3	3. ^a	—	A
Coiros secos por curtir.	11	2. ^a	6	A
» verdes.	11	2. ^a	—	A
Enxofre composto (<i>para tratamento de plantas</i>)	3	3. ^a	—	A
» em pedra.	3	3. ^a	—	A
» moido	3	3. ^a	—	A
» sublimado (<i>flôr de enxofre</i>). . .	3	3. ^a	—	A
Ervilha verde.	1	3. ^a	—	A
Espargos.	1	3. ^a	—	A
Farinhas	8	2. ^a	—	A
Fava verde.	1	3. ^a	—	A
Feijão verde	1	3. ^a	—	A
Figos secos	5	2. ^a	—	A
» verdes	4	3. ^a	8	A
Flôr de enxofre (<i>enxofre sublimado</i>). .	3	3. ^a	—	A
Folhas (<i>ou rama</i>) de amoreira. . .	—	3. ^a	5	A
Fructas frescas (<i>excepto as coloniaes e as não designadas</i>) . .	4	3. ^a	8	A
» passadas (<i>secas</i>) não designadas	5	2. ^a	—	A
Fungicidas não designados para usos agricolas (<i>excepto o sulfureto de carbono</i>)	3	3. ^a	—	A
Gesso com sulfato de cobre (<i>para tratamento de plantas</i>).	3	3. ^a	—	A
Ginjas frescas.	4	3. ^a	8	A
» passadas.	5	2. ^a	—	A
Hortalicas não designadas.	1	3. ^a	—	A
Insecticidas não designados (<i>excepto o sulfureto de carbono</i>).	3	3. ^a	—	A

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Landes (bolotas) sem preparo . . .	—	2. ^a	—	A	Oleo de colza	2	1. ^a	8	A
Laranjas frescas	4	3. ^a	8	A	» » eucalypto	2	1. ^a	8	A
Legumes frescos <u>não designados</u> . .	1	3. ^a	—	A	» » gergelim	2	1. ^a	8	A
Limas frescas (fructa)	4	3. ^a	8	A	» » ginguba	2	1. ^a	8	A
Limões frescos	4	3. ^a	8	A	» » linbaça	2	1. ^a	8	A
					» » margarina	2	1. ^a	8	A
					» » naphta	13	1. ^a	—	A
					» » palma (ou palmiste)	2	1. ^a	8	A
Maças frescas	4	3. ^a	5	A	» » peixe (excepto o de figados				
Malaguetas frescas	1	3. ^a	—	A	de bacalhau)	2	1. ^a	8	A
» passadas	—	2. ^a	—	A	» » petroleo <u>em latas ou bar-</u>				
Manteiga de porco	8	2. ^a	—	A	ris (2)	13	1. ^a	—	A
Mariscos sem preparo	10	2. ^a	—	A	» » petroleo em vagões reser-				
Marmelos frescos	4	3. ^a	8	A	vatorios	—	—	10	B
Mechas de enxofre	3	3. ^a	—	A	» de purgueira	2	1. ^a	8	A
Melancias	4	3. ^a	6	A	» » resina	2	1. ^a	8	A
Melões	4	3. ^a	5	A	» » sebo	2	1. ^a	8	A
Mexilhão sem preparo	10	2. ^a	—	A	Oleonaphta (oleo para lubrificação) .	2	1. ^a	8	A
Miolo d'amendoa	12	2. ^a	—	A	Oleophine » » »	2	1. ^a	8	A
					Oleos industriaes <u>não designados</u> .	2	1. ^a	8	A
					Ostras frescas	10	2. ^a	—	A
					Oxidina	3	3. ^a	—	A
Niveína	2	1. ^a	8	A					
Nozes do paiz	—	2. ^a	—	A					
					Palitos de enxofre, sem phosphoro	3	3. ^a	—	A
					Pão	—	2. ^a	—	A
Oleina	2	1. ^a	8	A	Passas de fructas <u>não designadas</u> .	5	2. ^a	—	A
Oleo de alcatrão mineral	2	1. ^a	8	A	Peles sêcas por curtir	11	2. ^a	6	A
» » algodão	2	1. ^a	8	A	Peles verdes	11	2. ^a	—	A
» » amendoim	2	1. ^a	8	A	Penas de aves domesticas, prensa-				
» » de anilina	2	1. ^a	8	A	das	—	2. ^a	—	A
» » boghead	2	1. ^a	8	A	Peras frescas	4	3. ^a	8	A
» » côco	2	1. ^a	8	A	» passadas	5	2. ^a	—	A

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Peros frescos	4	3. ^a	5	A
" passados	5	2. ^a	—	A
Petroleo para iluminação em latas ou barris (2)	13	1. ^a	—	A
" em vagões reservatorios	—	—	10	B
Pimentos frescos	4	3. ^a	—	A
" sécos	—	2. ^a	—	A
Pingo	8	2. ^a	—	A
Pinhões	—	2. ^a	—	A
Pó insecticida	3	3. ^a	—	A
Presuntos	8	2. ^a	—	A
Rama (ou folhas) de amoreira	—	3. ^a	5	A
Sabão mole	2	2. ^a	—	A
" ordinario em barras	2	2. ^a	—	A
Salchicharia não designada	8	2. ^a	—	A
Salchichões	8	2. ^a	—	A
Serradura de cortiça	9	2. ^a	—	A
" " madeira	9	2. ^a	—	A
Sulfato de cobre	3	3. ^a	—	A
" ferro	3	3. ^a	—	A
" zinco	3	3. ^a	—	A
Talco com sulfato da cobre (para tratamento de plantas).	3	3. ^a	—	A
Tangerinas frescas	4	3. ^a	8	A
Tomates frescos	4	3. ^a	8	A
" salgados	4	2. ^a	8	A
Toucinho	8	2. ^a	—	A
Unto	8	2. ^a	—	A
Uvas passadas	5	2. ^a	—	A
" verdes	4	3. ^a	8	A
Vermifugos (para usos agricolas).	3	3. ^a	—	A

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

(2) Quando transportado em barris, o peso mínimo de wagon completo é de 8 toneladas.

§ 1.º Preços d'aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série		1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série
Até 60	1.620	1.335,5	1.087,0	281 » 285	7.670	5.783,5	4.603,5
61 » 65	1.750	1.446,5	1.177,5	286 » 290	7.810	5.874,0	4.673,5
66 » 70	1.890	1.558,0	1.268,0	291 » 295	7.940	5.964,5	4.743,0
71 » 75	2.020	1.669,0	1.358,5	296 » 300	8.080	6.055,0	4.813,0
76 » 80	2.160	1.780,5	1.449,0	301 » 305	8.210	6.145,5	4.883,0
81 » 85	2.290	1.891,5	1.540,0	306 » 310	8.350	6.236,0	4.952,5
86 » 90	2.430	2.003,0	1.630,5	311 » 315	8.480	6.326,5	5.022,5
91 » 95	2.560	2.114,0	1.721,0	316 » 320	8.620	6.417,0	5.092,5
96 » 100	2.700	2.225,5	1.811,5	321 » 325	8.750	6.508,0	5.162,5
101 » 105	2.830	2.326,5	1.891,5	326 » 330	8.890	6.598,5	5.232,0
106 » 110	2.970	2.427,5	1.972,0	331 » 335	9.020	6.689,0	5.302,0
111 » 115	3.100	2.528,0	2.052,0	336 » 340	9.150	6.779,5	5.372,0
116 » 120	3.230	2.629,0	2.132,5	341 » 345	9.290	6.870,0	5.442,0
121 » 125	3.370	2.730,0	2.212,5	346 » 350	9.420	6.960,5	5.511,5
126 » 130	3.500	2.831,0	2.293,0	351 » 355	9.560	7.051,0	5.581,5
131 » 135	3.640	2.932,0	2.373,0	356 » 360	9.690	7.141,5	5.651,5
136 » 140	3.770	3.033,0	2.453,0	361 » 365	9.830	7.232,5	5.721,0
141 » 145	3.910	3.133,5	2.533,5	366 » 370	9.960	7.323,0	5.791,0
146 » 150	4.040	3.234,5	2.613,5	371 » 375	10.100	7.413,5	5.861,0
151 » 155	4.180	3.335,5	2.694,0	376 » 380	10.230	7.504,0	5.931,0
156 » 160	4.310	3.436,5	2.774,0	381 » 385	10.370	7.594,5	6.000,5
161 » 165	4.450	3.537,5	2.854,5	386 » 390	10.500	7.685,0	6.070,5
166 » 170	4.580	3.638,5	2.934,5	391 » 395	10.630	7.775,5	6.140,5
171 » 175	4.710	3.739,0	3.014,5	396 » 400	10.770	7.866,0	6.210,0
176 » 180	4.850	3.840,0	3.095,0	401 » 405	10.900	7.957,0	6.280,0
181 » 185	4.980	3.941,0	3.175,0	406 » 410	11.040	8.047,5	6.350,0
186 » 190	5.120	4.042,0	3.255,5	411 » 415	11.170	8.138,0	6.420,0
191 » 195	5.250	4.143,0	3.335,5	416 » 420	11.310	8.228,5	6.489,5
196 » 200	5.390	4.243,5	3.415,5	421 » 425	11.440	8.319,0	6.559,5
201 » 205	5.520	4.344,5	3.485,5	426 » 430	11.580	8.409,5	6.629,5
206 » 210	5.660	4.425,0	3.555,5	431 » 435	11.710	8.500,0	6.699,5
211 » 215	5.790	4.515,5	3.625,5	436 » 440	11.850	8.590,5	6.769,0
216 » 220	5.930	4.606,0	3.695,0	441 » 445	11.980	8.681,5	6.839,0
221 » 225	6.060	4.696,5	3.765,0	446 » 450	12.110	8.772,0	6.909,0
226 » 230	6.190	4.787,0	3.835,0	451 » 455	12.250	8.862,5	6.978,5
231 » 235	6.330	4.877,5	3.905,0	456 » 460	12.380	8.953,0	7.048,5
236 » 240	6.460	4.968,0	3.974,5	461 » 465	12.520	9.043,5	7.118,5
241 » 245	6.600	5.059,0	4.044,5	466 » 470	12.650	9.134,0	7.188,5
246 » 250	6.730	5.149,5	4.114,5	471 » 475	12.790	9.224,5	7.258,0
251 » 255	6.870	5.240,0	4.184,0	476 » 480	12.920	9.315,0	7.328,0
256 » 260	7.000	5.330,5	4.254,0	481 » 485	13.060	9.406,0	7.398,0
261 » 265	7.140	5.421,0	4.324,0	486 » 490	13.190	9.496,5	7.468,0
266 » 270	7.270	5.511,5	4.394,0	491 » 495	13.330	9.587,0	7.537,5
271 » 275	7.410	5.602,0	4.463,5	496 » 500	13.460	9.677,5	7.607,5
276 » 280	7.540	5.692,5	4.533,5				

§ 2.º Preços especiais

A) Mercadorias das 1.ª, 2.ª e 3.ª séries

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Séries			Séries			Séries		
	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª
	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Praça			Alcantara-Terra e Bemfica			Caes do Sodré até Pedrouços		
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Povoa	440	320	270	670	560	520	770	670	630
Alverca	540	390	330	780	670	630	880	770	730
Alhandra.	630	460	380	940	770	690	1.040	870	790
Villa Franca	760	570	520	1.070	860	760	1.170	970	860
Carregado	910	660	570	1.220	970	840	1.330	1.100	980
Azambuja.	1.140	830	680	1.520	1.210	1.050	1.610	1.330	1.180
Barcarena ou Cacem.	720	570	520	360	290	220	500	410	380
Cintra e Sabugo.	810	690	650	560	450	340	710	580	540
Mafra	1.010	810	760	800	610	550	910	710	660
Malveira	1.140	900	800	940	690	590	1.040	790	700
Oeiras até Parede.	750	630	580	550	450	420	300	260	220
Estoril ou Cascaes.	830	710	670	680	560	520	450	370	320

B) Oleo de petroleo e petroleo em vagões reservatorios pertencentes aos expedidores ou por elles postos á disposição da Companhia

Preços por tonelada

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		81 a 85	2.130	161 a 165	4.120	241 a 245	6.120
Até 10	250	86 » 90	2.250	166 » 170	4.250	246 » 250	6.240
11 a 15	380	91 » 95	2.380	171 » 175	4.370	251 » 255	6.370
16 » 20	500	96 » 100	2.500	176 » 180	4.500	256 » 260	6.490
21 » 25	630	101 » 105	2.630	181 » 185	4.620	261 » 265	6.620
26 » 30	750	106 » 110	2.750	186 » 190	4.750	266 » 270	6.740
31 » 35	880	111 » 115	2.880	191 » 195	4.870	271 » 275	6.870
36 » 40	1.000	116 » 120	3.000	196 » 200	5.000	276 » 280	6.990
41 » 45	1.130	121 » 125	3.120	201 » 205	5.120	281 » 285	7.120
46 » 50	1.250	126 » 130	3.250	206 » 210	5.250	286 » 290	7.240
51 » 55	1.380	131 » 135	3.370	211 » 215	5.370	291 » 295	7.370
56 » 60	1.500	136 » 140	3.500	216 » 220	5.500	296 » 300	7.490
61 » 65	1.630	141 » 145	3.620	221 » 225	5.620	301 » 305	7.620
66 » 70	1.750	146 » 150	3.750	226 » 230	5.750	306 » 310	7.740
71 » 75	1.880	151 » 155	3.870	231 » 235	5.870	311 » 315	7.870
76 » 80	2.000	156 » 160	4.000	236 » 240	6.000	316 » 320	7.990

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
321 a 325	8.120	371 a 375	9.360	421 a 425	10.610	461 a 465	11.610
326 » 330	8.240	376 » 380	9.490	426 » 430	10.740	466 » 470	11.740
331 » 335	8.370	381 a 385	9.610	431 » 435	10.860	471 » 475	11.860
336 » 340	8.490	386 » 390	9.740	436 » 440	10.990	476 » 480	11.990
341 » 345	8.620	391 » 395	9.860	441 » 445	11.110	481 » 485	12.110
346 » 350	8.740	396 » 400	9.990	446 » 450	11.240	486 » 490	12.240
351 » 355	8.870	401 » 405	10.110	451 » 455	11.360	491 » 495	12.360
356 » 360	8.990	406 » 410	10.240	456 » 460	11.490	496 » 500	12.480
361 » 365	9.120	411 » 415	10.360				
366 » 370	9.240	416 » 420	10.490				

N. B. — Estes transportes ficam subordinados às condições da tarifa especial n.º 14 de pequena velocidade.

Condições particulares

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

2.^a — **Impostos e despesas accessorias** — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transitio. Não estão, porem, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas accessorias.

3.^a — **Armazenagem gratuita** — E' concedida na estação de Lisboa-Caes dos Soldados armazenagem gratuita, durante dez dias, á chegada, ás remessas destinadas a embarque e transportadas ao abrigo d'esta tarifa. O petroleo ou oleo de petroleo é excluído d'esta concessão.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no Art. 116.º da Tarifa Geral.

A presente tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.º 9 de pequena velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

SOCIEDADE ANONYMA — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: ESTAÇÃO DO RÓCIO — Lisboa

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

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

MERCADORIAS DIVERSAS

Por expedições do pezo minimo de 500 kilogramas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo	1	2. ^a	8	B	Acido palmitico	3	3. ^a	8	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto não prensado	1	2. ^a	8	B	» pyrolenhoso	3	3. ^a	—	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto prensado	2	3. ^a	—	C	Aço bronzeado	4	2. ^a	—	—
» (<i>canhamo de manilha</i>) em obra não designada ...	2	2. ^a	—	B	» esmaltado	4	2. ^a	—	—
Abanos	21	3. ^a	—	—	» galvanizado, nickelado, prateado, dourado, cobreado	4	1. ^a	—	—
Abelhas	—	1. ^a	—	—	» coberto com qualquer metal não designado	4	1. ^a	—	—
Acumuladores de electricidade	22	2. ^a	—	—	» polido	4	2. ^a	—	—
Acetato de aluminio (<i>ou de alumina</i>)	3	3. ^a	—	—	» torneado	4	2. ^a	—	—
» » calcio (<i>ou de cal</i>)	3	3. ^a	—	—	Agua destilada	3	2. ^a	—	—
» » chumbo (<i>assucar de Saturno</i>)	3	3. ^a	—	—	» raz comum	3	3. ^a	—	—
» » cobre	3	3. ^a	—	—	Alambiques	24	2. ^a	—	—
» » ferro	3	3. ^a	—	—	Alavancas	5	4. ^a	—	—
» » potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	Albardas	25	2. ^a	—	—
» » sodio (<i>ou de soda</i>)	3	3. ^a	—	—	Albardões	25	2. ^a	—	—
Acido acetico	3	3. ^a	—	—	Alcali volatil (<i>carbonato de amonia</i>)	3	3. ^a	—	—
» estearico	3	3. ^a	8	—	Alcaparras	11	1. ^a	—	—
» gordo branco de palma	3	3. ^a	8	—	Alcatifas	6	2. ^a	—	—
» oxalico	3	3. ^a	—	—	Aldrabas	5	3. ^a	—	—
					Alecrim	—	1. ^a	5	—
					Alfa (<i>esparto</i>) com preparo	4	3. ^a	8	—
					» (») em bruto não prensado	4	3. ^a	8	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Alfa (<i>esparto</i>) em bruto prensado..	1	4. ^a	—	—	Amendoa torrada.....	11	1. ^a	—	—
» (») » obra não designada.....	2	3. ^a	—	—	Amendoim (<i>sementes de</i>).....	23	3. ^a	8	—
Alfazema..	—	1. ^a	5	—	Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto.....	1	3. ^a	8	—
Alforjes.....	2	2. ^a	—	—	» » em obra.....	2	2. ^a	—	—
Algodão em bruto não prensado..	1	2. ^a	5	B	Amido (<i>pó de goma</i>).....	11	3. ^a	8	—
» » » prensado....	1	3. ^a	—	C	Amonia.....	3	2. ^a	—	—
» » <u>rama ou em pasta</u> (<i>excepto o medicinal</i>)					Amoniaco.....	3	2. ^a	—	—
» » não prensado.....	1	2. ^a	5	B	Anchovas em conserva.....	11	1. ^a	—	—
» » <u>rama ou em pasta</u> (<i>excepto o medicinal</i>)					Anil.....	3	2. ^a	—	—
» » prensado.....	1	3. ^a	—	C	Anilhas de ferro.....	4	2. ^a	—	—
» » obra não designada..	2	2. ^a	—	B	Anilina.....	3	2. ^a	—	—
» fiado.....	2	2. ^a	—	B	Aniz (<i>herva doce</i>).....	11	1. ^a	—	—
Alguidares de barro.....	7	3. ^a	8	—	Aparelhos de desinfecção.....	24	2. ^a	—	—
» » folha de Flandres..	8	2. ^a	—	—	» » destilação.....	24	2. ^a	—	—
» » zinco.....	8	2. ^a	—	—	» inodoros (<i>water-closets</i>)..	9	2. ^a	—	—
Alicates.....	5	4. ^a	—	—	» para gaz não designados.....	9	2. ^a	—	—
Alizari.....	3	2. ^a	—	—	» pesca não designados.....	—	2. ^a	—	—
Alizarina.....	3	2. ^a	—	—	Aprestos de apicultura não designados.....	—	1. ^a	—	—
Almagre preparado ou manipulado	3	3. ^a	—	—	Arame de bronze.....	4	3. ^a	—	—
Almatrichas.....	25	2. ^a	—	—	» » chumbo.....	4	3. ^a	—	—
Almofarizes.....	4	2. ^a	—	—	» » cobre.....	4	3. ^a	—	—
Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	1	2. ^a	8	B	» » latão.....	4	3. ^a	—	—
» (») em bruto não prensado	1	2. ^a	8	B	» » zinco.....	4	3. ^a	—	—
» (») » » prensado....	1	3. ^a	—	C	» em obra não designada....	—	1. ^a	—	—
» (») <u>em obra não designada</u>	2	2. ^a	—	B	Araruta.....	11	1. ^a	—	—
Alpercatas.....	13	2. ^a	—	—	Arbustos vivos.....	10	1. ^a	—	—
Alteres (<i>pezos para gymnastica</i>)...	4	2. ^a	—	—	Arcas de pinho.....	6	1. ^a	—	—
Alumen (<i>pedra hume</i>).....	3	3. ^a	—	—	Argolas de ferro.....	4	2. ^a	—	—
Aluminato de bario (<i>ou de barita</i>)..	3	3. ^a	—	—	Armações de pesca.....	—	2. ^a	—	—
Alvaiade.....	3	3. ^a	—	—	Arreios.....	25	1. ^a	—	—
Amendoa coberta (<i>confeitos de</i>)...	11	1. ^a	—	—	Arrow-root (<i>araruta</i>).....	11	1. ^a	—	—
» de côco.....	11	2. ^a	—	—	Arseniato de potassio (<i>ou de potassa</i>).....	3	2. ^a	—	—
» » palma.....	23	3. ^a	8	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Arseniato de sodio (<i>ou de soda</i>)...	3	2. ^a	—	—	Bacalhau.....	12	4. ^a	—	E
Arsenico nativo.....	3	3. ^a	—	—	Bacêlos.....	10	2. ^a	—	—
Artigos de ferro esmaltado <i>não designados</i>	4	2. ^a	—	—	Bacias de barro.....	7	3. ^a	8	—
» » iluminação <u>não designados</u>	9	2. ^a	—	—	» » cobre.....	4	2. ^a	—	—
» » malha (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—	—	» » ferro.....	4	2. ^a	—	—
Arvores vivas.....	10	1. ^a	—	—	» » » esmaltado.....	4	2. ^a	—	—
Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto.....	1	3. ^a	8	—	» » folha de Flandres.....	8	2. ^a	—	—
» (») » obra.....	2	2. ^a	—	—	» » latão (<i>arame</i>).....	4	2. ^a	—	—
Ascensores (<i>aparelhos de elevação</i>)	20	1. ^a	—	—	» » louça.....	7	2. ^a	—	—
Assucar.....	11	4. ^a	—	—	» » zinco.....	8	2. ^a	—	—
» de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>).....	3	3. ^a	—	—	Bagagem.....	13	1. ^a	—	—
» queimado.....	11	4. ^a	—	—	Baguetes de madeira.....	6	1. ^a	5	—
Atanados.....	18	2. ^a	6	—	Bahus vasios.....	6	1. ^a	—	—
Atum em conserva.....	11	1. ^a	—	—	Balanças (<i>excepto as de precisão</i>)	—	1. ^a	—	—
» » salmoura.....	12	4. ^a	—	E	Baldes.....	8	2. ^a	—	—
» salgado.....	12	4. ^a	—	E	Balões de vidro.....	15	2. ^a	7	—
» sêco.....	12	4. ^a	—	E	» venezianos.....	16	1. ^a	—	—
Azebre (<i>verdete</i>).....	3	3. ^a	—	—	Bancos de carpinteiro.....	5	4. ^a	—	—
Azeitonas <u>em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis</u> ..	11	1. ^a	—	—	» <u>não designados</u>	6	1. ^a	5	—
Azinhavre (<i>azebre</i>).....	3	3. ^a	—	—	Bandeiras (<i>signaes</i>).....	—	1. ^a	—	—
Azul de cobalto.....	3	3. ^a	—	—	Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre.....	6	2. ^a	—	—
					» (») » ferro.....	6	2. ^a	—	—
					» (») » » esmaltado	6	2. ^a	—	—
					» (») » folha Flandres	6	2. ^a	—	—
					» (») » zinco.....	6	2. ^a	—	—
					Barbados.....	10	2. ^a	—	—
					Barbantes.....	11	4. ^a	8	—
					Barracas de lona.....	6	1. ^a	—	—
					Barrelas (<i>lixivias</i>).....	3	4. ^a	—	—
					Barrilha (<i>carbonato de sodio em bruto, natural</i>).....	3	4. ^a	—	—
					Barrinhas (<i>solda</i>).....	9	2. ^a	—	—
					Barro de Hespanha (<i>clarificante</i>)...	6	9. ^a	—	—
					Barro em obra ordinaria, <i>não designada</i> (*)....	7	3. ^a	8	—

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

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Barro em obra não designada...	7	2. ^a	—	—	Borato de calcio (<i>ou de cal</i>).....	3	3. ^a	—	—
Barita caustica.....	3	3. ^a	—	—	» » sodio (<i>ou de soda, borax</i>)	3	3. ^a	—	—
» em pedra (<i>sulfato de bario nativo</i>)	3	3. ^a	—	—	Borax (<i>borato de sodio</i>).....	3	3. ^a	—	—
» em pó (<i>sulfato de bario nativo</i>)	3	3. ^a	—	—	Borracha em bruto.....	9	3. ^a	—	—
Basculas.....	20	1. ^a	—	—	» » obra.....	9	2. ^a	—	—
Bicarbonato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	» » » inutilizada (<i>sucata</i>).....	9	3. ^a	—	—
» » sodio (<i>ou de soda</i>)..	3	3. ^a	—	—	Borras d'algodão (<i>massaroquinha</i>).	1	4. ^a	—	C
Bichromato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	2. ^a	—	—	» de feltro.....	1	4. ^a	5	C
» » sodio (<i>ou de soda</i>) .	3	2. ^a	—	—	» » lã (<i>blousses</i>)	1	3. ^a	5	C
Bigornas.....	5	4. ^a	—	—	Bracejo em bruto não prensado...	1	3. ^a	8	—
Bilhares.....	6	1. ^a	5	—	» » » prensado.....	1	4. ^a	—	—
Bilhetes de cartão em branco.....	16	3. ^a	—	—	Branco de alvaiade	3	3. ^a	—	—
» » » impressos (<i>ou marcados</i>)...	16	1. ^a	—	—	» » chumbo	3	3. ^a	—	—
Biscoitos.....	11	2. ^a	—	—	» » zinco.....	3	3. ^a	—	—
Bisulfato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	» vegetal.....	3	3. ^a	—	—
» » sodio (<i>ou de soda</i>)....	3	3. ^a	—	—	Brocas	5	4. ^a	—	—
Bisulfito de aluminio (<i>ou de alumina</i>)	3	3. ^a	—	—	Brochas (<i>cravação</i>).....	5	4. ^a	—	—
» » calcio (<i>ou de cal</i>).....	3	3. ^a	—	—	» para pintar	5	1. ^a	—	—
» » potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	Bronze em bruto.....	4	4. ^a	—	—
» » sodio (<i>ou de soda</i>)....	3	3. ^a	—	—	» » obra lisa	4	3. ^a	—	—
Bitas (<i>ferramentas</i>).....	5	4. ^a	—	—	» laminado	4	4. ^a	—	—
Blousses (<i>borras de lã</i>).....	1	3. ^a	5	C	Bunho em obra.....	6	1. ^a	5	—
Boiões de louça.....	7	2. ^a	—	—	Buris.....	5	4. ^a	—	—
» » vidro.....	15	2. ^a	7	—	Burras de ferro (<i>cofres</i>).....	6	1. ^a	—	—
Bolachas de embarque em barricas	11	3. ^a	—	—					
» não designadas.....	11	2. ^a	—	—					
Bolbos vegetaes não designados...	10	1. ^a	—	—					
Bolos doces	11	1. ^a	—	—					
Bolotas torradas	11	2. ^a	—	—					
Bombas de incendio desmontadas .	20	1. ^a	—	—					
» para elevar liquidos não designadas	20	1. ^a	—	—					
Bonets	13	1. ^a	—	—					
Boquilhas (ferragem).....	5	3. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Cabelo de cabra	4	1. ^a	—	—	Camions carregados com mobilia,				
Cabides	6	1. ^a	5	—	montados ou não sobre rodas ..	—	1. ^a	5	—
Cabos de bengalas, guarda-chuvas					Campainhas	22	1. ^a	—	—
ou sombrinhas	—	1. ^a	—	—	Campanulas de vidro	15	2. ^a	7	—
» » madeira para ferramen-					Camurça	18	2. ^a	6	—
tas ou utensilios	5	4. ^a	—	—	Candieiros (<i>excepto os de ilumina</i>				
Cacau artificial	11	1. ^a	—	—	ção publica)	9	2. ^a	—	—
» em grão	11	3. ^a	—	—	Canhamação	2	2. ^a	—	B
» moido (<i>ou pisado</i>)	11	2. ^a	—	—	Canhamo com preparo	4	2. ^a	8	B
Cachimbos (ferragem)	5	3. ^a	—	—	» em bruto não prensado ..	4	2. ^a	8	B
Cadeados	5	3. ^a	—	—	» » » prensado	4	3. ^a	—	C
Cadeiras de ferro	6	3. ^a	—	—	» » obra não designada ..	2	2. ^a	—	B
» » verga	6	1. ^a	5	—	» (semente de)	23	3. ^a	—	—
» não designadas	6	1. ^a	5	—	Canos de chumbo	9	4. ^a	—	—
Cadernaes (<i>poleame</i>)	5	2. ^a	—	—	» » cobre	9	2. ^a	—	—
Café artificial	11	2. ^a	—	—	» » estanho	4	2. ^a	—	—
» em bruto	11	3. ^a	—	—	» » folha de Flandres	8	2. ^a	—	—
» moido	11	2. ^a	—	—	» » latão	9	3. ^a	—	—
» torrado	11	2. ^a	—	—	» » zinco	8	2. ^a	—	—
Cairo com preparo	4	2. ^a	8	—	Capachos	6	3. ^a	—	—
» em bruto não prensado	4	2. ^a	8	—	Capitonnés carregados com mobilia,				
» » » prensado	4	3. ^a	—	—	montados ou não sobre rodas ..	—	1. ^a	5	—
» » obra não designada	2	2. ^a	—	—	Carbonato de amonio (<i>alcali volatil</i>)	3	3. ^a	—	—
Caixilhos para colchões	6	1. ^a	8	—	» » chumbo	3	3. ^a	—	—
Caixotins	6	3. ^a	—	—	» » potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	4. ^a	—	—
Calafeto	4	3. ^a	8	—	» » sodio natural (<i>barrilha</i>)	3	4. ^a	—	—
Calçado não designado	13	1. ^a	—	—	» » sodio (<i>sal de soda</i>)	3	4. ^a	—	—
Caldeiras de aço	24	2. ^a	—	—	Cardas (<i>prego para calçado</i>)	5	4. ^a	—	—
» » cobre	24	2. ^a	—	—	» para cardar	—	2. ^a	—	—
» » ferro	24	2. ^a	—	—	Cardo seco	—	1. ^a	—	—
» não designadas ..	24	2. ^a	—	—	Carnauba (<i>cera vegetal</i>) em bruto ..	19	2. ^a	—	—
Caloríferos	4	2. ^a	—	—	» (» ») obra não				
Camarões (<i>ganchos</i>)	5	3. ^a	—	—	designada	19	4. ^a	—	—
Camas de madeira	6	1. ^a	5	—	Carneira (<i>pele</i>) em obra	18	4. ^a	—	—
» » metal	6	3. ^a	—	—	Carrapato (<i>semente de</i>)	23	3. ^a	8	—
					Carroá com preparo	4	2. ^a	8	B

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Carroá em bruto	1	3. ^a	8	C	Chapeleiras vazias.....	6	1. ^a	—	—
» » obra não designada....	2	2. ^a	—	B	Chapeus de feltro sem adornos...	13	1. ^a	—	—
Cartão em folhas	16	3. ^a	—	—	» » palha	13	1. ^a	—	—
Cartuchos de papel (não impressos nem ornamentados).....	16	3. ^a	—	—	» » sol	13	1. ^a	—	—
Carvão animal acondicionado	3	3. ^a	—	—	Charutos de tabaco.....	26	1. ^a	—	—
Castanhas doces (confeitaria).....	11	1. ^a	—	—	Chaves (de fechaduras ou de cadeados e de latas de conservas e analogas).....	5	3. ^a	—	—
» do Maranhão.....	11	1. ^a	—	—	Chaves (ferramenta).....	5	4. ^a	—	—
Cataventos.....	4	2. ^a	—	—	Cherva com preparo.....	1	2. ^a	8	B
Catres de madeira.....	6	1. ^a	5	—	» em bruto não prensada...	1	2. ^a	8	—
Cautchuc em bruto	9	3. ^a	—	—	» » » prensada.....	1	3. ^a	—	—
» » obra.....	9	2. ^a	—	—	» em obra não designada...	2	2. ^a	—	B
» » » , inutilizado (sucata).....	9	3. ^a	—	—	Chicoria (raiz de) em bruto	—	3. ^a	—	—
Cavala (sarda) salgada	12	4. ^a	—	E	» (» ») moida (pisada)...	11	2. ^a	—	—
Cavilhas metálicas (excepto as cavilhas para rails).....	5	4. ^a	—	—	» (» ») torrada.....	11	2. ^a	—	—
Cebolas de flores.....	10	1. ^a	—	—	Chinelos.....	13	1. ^a	—	—
Ceirões.....	2	3. ^a	—	—	Chloreto de amónio.....	3	3. ^a	—	—
Cêra em bruto.....	19	2. ^a	—	—	» » bário	3	3. ^a	—	—
» » obra não designada	19	1. ^a	—	—	» » chumbo	3	3. ^a	—	—
» mineral (ozokerita) em bruto.	19	2. ^a	—	—	» » estanho	3	3. ^a	—	—
» » » obra	19	1. ^a	—	—	» » ferro	3	3. ^a	—	—
» » » não designada	19	1. ^a	—	—	» » magnésio.....	3	3. ^a	—	—
» vegetal (carnauba) em bruto	19	2. ^a	—	—	» » manganésio.....	3	3. ^a	—	—
» » em obra não designada	19	1. ^a	—	—	» » zinco	3	3. ^a	—	—
Cevada germinada (malte)	14	2. ^a	—	—	Chlorhydrato de amónio.....	3	3. ^a	—	—
» torrada	11	2. ^a	—	—	Chocadeiras	6	1. ^a	—	—
Cevadinha.....	11	1. ^a	—	—	Chocalhos.....	4	2. ^a	—	—
Chales.....	2	2. ^a	—	B	Chocas.....	4	2. ^a	—	—
Chaminés de vidro	15	2. ^a	7	—	Chocolate.....	11	1. ^a	—	—
» não designadas	4	2. ^a	—	—	Chumaceiras (excepto as de ferro ou aço).....	4	2. ^a	—	—
Chapa de vidro comum (vidraça sem cor e não polida)	15	3. ^a	—	—	Chumbo de caça	4	3. ^a	—	—
Chapas de chumbo para pilhas ou para acumuladores electricos...	—	3. ^a	—	—	» » solda.....	9	2. ^a	—	—
					» em canos (tubos)	9	4. ^a	—	—
					Cigarros de tabaco	26	1. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Cilhas.....	2	2. ^a	—	B	Conchas de ferro fundido.....	4	3. ^a	—	—
Cinabrio (<i>vermelhão, sulfureto de mercurio nativo</i>).....	3	3. ^a	—	—	Confeitaria (<i>generos de</i>).....	11	1. ^a	—	—
Clarificantes para bebidas, <i>não designados</i>	3	3. ^a	—	—	Confetti (<i>papelinhos</i>).....	16	3. ^a	—	—
Cobalto (azul de).....	3	3. ^a	—	—	Conservas alimenticias <i>não desig.^{das}</i>	11	1. ^a	—	—
Cobertores.....	2	2. ^a	—	B	Contadores de agua.....	9	2. ^a	—	—
Cobre em bruto.....	4	3. ^a	—	—	» » gaz.....	9	2. ^a	—	—
» laminado.....	4	3. ^a	—	—	» electricos.....	22	2. ^a	—	—
» em obra <i>não designada</i>	9	2. ^a	—	—	Copiadores de cartas.....	16	1. ^a	—	—
Cobrejões.....	2	2. ^a	—	B	Copos de vidro.....	15	2. ^a	7	—
Côco (amendoa de).....	23	3. ^a	—	—	Copra.....	23	3. ^a	8	—
Coconote (semente de).....	23	3. ^a	8	—	Cordel.....	11	4. ^a	8	—
Côcos cheios.....	23	3. ^a	—	—	Cordovão.....	18	2. ^a	6	—
» (cascas de).....	—	3. ^a	—	—	Correias de transmissão.....	18	2. ^a	—	—
Coelheiras (<i>arreios</i>).....	25	1. ^a	—	—	» » » artificiaes .	18	2. ^a	—	—
» de barro.....	7	3. ^a	8	—	Cortiços.....	—	1. ^a	—	—
Cofres de ferro.....	6	1. ^a	—	—	Cosinbas economicas (<i>fogareiros de ferro</i>).....	4	3. ^a	—	—
» » madeira.....	6	1. ^a	—	—	Cotão de lã (<i>tuniz</i>).....	1	4. ^a	5	C
Cogumelos.....	11	1. ^a	—	—	Cravação (<i>cravos, escapulas, parafusos e pregos</i>) <i>não designada</i> ...	5	4. ^a	—	—
Coiros artificiaes.....	18	2. ^a	—	—	Cravos (<i>pregaria</i>).....	5	4. ^a	—	—
» curtidos <i>não designados</i> ...	18	2. ^a	6	—	Cremes (<i>graxas para calçado ou correame</i>).....	11	1. ^a	—	—
Colchões de arame.....	6	1. ^a	5	—	Cremonas (<i>fechos para portas</i>)....	5	3. ^a	—	—
» » molas.....	6	1. ^a	5	—	Cremor tartaro.....	3	3. ^a	—	—
» <i>não designados</i>	6	1. ^a	5	—	Crina em bruto.....	1	3. ^a	8	—
Colheres de chumbo.....	5	2. ^a	—	—	» » obra <i>não designada</i>	2	2. ^a	—	—
» » estanho.....	5	2. ^a	—	—	Crina vegetal em bruto.....	1	3. ^a	8	—
» » ferro.....	5	2. ^a	—	—	» » » obra <i>não designada</i>	—	2. ^a	—	—
» » <u>metaes não designados</u>					Cristaes de soda.....	3	4. ^a	—	—
» <i>excepto os preciosos</i>	5	2. ^a	—	—	Cristal (<i>vidro fino</i>) em obra.....	15	2. ^a	7	—
» » pau.....	—	2. ^a	—	—	Cutelaria (<i>excepto os instrumentos de cirurgia</i>).....	5	1. ^a	—	—
» para fundição.....	4	3. ^a	—	—					
» » sondagem.....	4	3. ^a	—	—					
Cola.....	3	3. ^a	—	—					
Colmeias.....	—	1. ^a	—	—					
Colza (semente de).....	23	3. ^a	8	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Desincrustantes (<i>para limpeza de geradores de vapor</i>).....	3	3. ^a	—	—	Estambre (<i>lã penteada</i>).....	1	2. ^a	—	B
Desperdícios de algodão (<i>excepto os sujos e a massa-roquinha</i>).....	1	3. ^a	—	C	Estanho de solda.....	9	2. ^a	—	—
» » estopa.....	1	3. ^a	8	C	» em obra não designada...	4	2. ^a	—	—
» » lã penteada.....	1	3. ^a	5	A, C	Estearina.....	17	3. ^a	8	—
» » linho.....	1	3. ^a	8	C	Esteiras.....	6	2. ^a	—	—
Dessecantes (<i>para pintura</i>).....	3	3. ^a	—	—	Estôpa com preparo.....	1	2. ^a	8	B
Dextrina.....	3	3. ^a	—	—	» em bruto não prensada...	1	2. ^a	8	B
Destiladores (<i>alambiques</i>).....	24	2. ^a	—	—	» » » prensada.....	1	3. ^a	—	C
Dôce.....	11	1. ^a	—	—	» » obra não designada...	2	2. ^a	—	B
Dynamos (<i>geradores d'electricidade</i>)	22	1. ^a	—	—	Estores (<i>excepto os de madeira</i>)...	6	2. ^a	—	—
					Estribos.....	5	3. ^a	—	—
					Estufas de desinfectação.....	24	2. ^a	—	—
					Extracto de campeche.....	3	3. ^a	—	—
					» » carne.....	11	1. ^a	—	—
					» » castanheiro.....	3	3. ^a	—	—
					» » quebracho.....	3	3. ^a	—	—
					Extractos para tinturaria não designados.....	3	2. ^a	—	—
Elevadores	20	1. ^a	—	—	» taninosos para cortumes, não designados.....	3	2. ^a	—	—
Enxergas.....	6	1. ^a	5	—					
Enxergões.....	6	1. ^a	5	—					
Escabeches.....	11	1. ^a	—	—					
Escapulas (<i>excepto as de carris</i>)...	5	4. ^a	—	—					
Escarradores.....	7	2. ^a	—	—					
Escovas.....	—	2. ^a	—	—					
Esmeril.....	3	3. ^a	—	—					
Espanadores.....	—	1. ^a	—	—					
Espartilhos.....	13	1. ^a	—	—	Facas mecânicas (<i>para cortar papel, picar tabaco, etc.</i>)...	20	1. ^a	—	—
Esparto com preparo.....	1	3. ^a	8	B	» não designadas (<i>excepto as de metaes preciosos</i>).....	5	2. ^a	—	—
» em bruto não prensado...	1	3. ^a	8	—	Falcassa.....	1	3. ^a	8	—
» » » prensado.....	1	4. ^a	—	—	Farinha de arroz em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. ^a	—	—
» » obra não designada...	2	3. ^a	—	B					
Espelhos.....	6	1. ^a	5	—					
Esquentadores para banho.....	9	2. ^a	—	—					
Essencia de terebintina (<i>agua-raz comum</i>).....	3	3. ^a	—	—					

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

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — toneladas	Preços especiais
Fogões de cosinha	4	3. ^a	—	—	Gelatina	3	3. ^a	—	—
Folha de Flandres em bruto	4	3. ^a	—	—	Geradores de vapor <u>montados ou</u>				
» » » <u>estampada ou ly-</u>					<u>não sobre rodas</u>	24	2. ^a	—	—
<u>thographada</u>	4	3. ^a	—	—	Gergelim (semente de)	23	3. ^a	8	—
» » » preparada para					Ginguba (semente de)	23	3. ^a	8	—
caixas	4	3. ^a	—	—	Gluten	3	3. ^a	—	—
» » » em obra <u>não de-</u>					Glycerina	3	2. ^a	—	—
<u>signada</u>	8	2. ^a	—	—	Glycose	3	3. ^a	—	—
Folhas de serra	5	3. ^a	—	—	Goma (<i>amido</i>)	14	3. ^a	8	—
Foles	5	2. ^a	—	—	» arabica	3	3. ^a	—	—
Forjas	4	2. ^a	—	—	» copal	3	3. ^a	—	—
Frascos de vidro	15	2. ^a	7	—	» de peixe	3	3. ^a	—	—
» <u>não designados</u>	—	2. ^a	—	—	» laca	3	3. ^a	—	—
Fructas em conserva <u>não designa-</u>					Gonzos para portas	5	3. ^a	—	—
<u>das</u>	11	1. ^a	—	—	Gordura mineral	17	4. ^a	—	—
Fructas frescas colonias (excepto					Gorduras <u>não designadas</u>	17	4. ^a	—	—
<i>bananas</i>)	11	2. ^a	8	—	Grampos (ferragem)	5	3. ^a	—	—
Fusos	—	2. ^a	—	—	» (ferramenta)	5	4. ^a	—	—
					Graxas	11	1. ^a	—	—
					Grelhas <u>não designadas</u>	4	2. ^a	—	—
					Grossaria em peças	2	2. ^a	—	B
					Grude	3	3. ^a	—	—
					Guarda-chuvas	13	1. ^a	—	—
					Guta percha em bruto	9	3. ^a	—	—
					» » » obra	9	2. ^a	—	—
					» » » <u>inutilisada (su-</u>				
Gaiolas para passaros	—	1. ^a	—	—	<u>cata</u>)	9	3. ^a	—	—
Galochas	13	1. ^a	—	—					
Galões (<i>excepto os de seda</i>) sem ou-									
ro ou prata	2	2. ^a	—	B					
Ganchos (<i>excepto os de tracção e</i>									
<i>para o cabelo</i>)	5	3. ^a	—	—					
Garfos (<i>talheres excepto os de me-</i>									
<i>taes preciosos</i>)	5	2. ^a	—	—					
Garrafas de cristal	15	2. ^a	7	—					
» » vidro (<i>excepto as ordi-</i>									
<i>narias, taras</i>)	15	2. ^a	7	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Herva doce	11	1. ^a	—	—	Lã artificial (<i>mungo</i>)	1	4. ^a	—	B
Hortaliças não designadas em conserva	11	1. ^a	—	—	» cardada	1	2. ^a	—	B
Hydrato de potassio (<i>potassa caustica</i>)	3	4. ^a	—	—	» de cabra (<i>cachemira</i>)	1	3. ^a	—	B
» » sodio (<i>soda caustica</i>)	3	4. ^a	—	—	» » camelo	1	3. ^a	—	B
Hypochlorito de calcio (<i>ou de cal</i>)	3	3. ^a	—	—	» em fio (<i>fio de lã</i>)	2	2. ^a	—	B
» » potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	» lavada em rama	1	3. ^a	—	A, B
» » sodio (<i>ou de soda</i>)	3	3. ^a	—	—	» penteada (<i>estambre</i>)	1	2. ^a	—	B
Hyposulfito de calcio (<i>ou de cal</i>)	3	3. ^a	—	—	» suja	1	4. ^a	8	A, C
» » potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	» tecida	2	2. ^a	—	B
» » sodio (<i>ou de soda</i>)	3	3. ^a	—	—	Lacas não designadas	3	3. ^a	—	—
					Ladrilhos de vidro	15	3. ^a	—	—
					Lages de vidro	15	3. ^a	—	—
					Lampadas não designadas	9	2. ^a	—	—
					» para soldar (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	—	—
					Lamparinas	—	1. ^a	—	—
					Lançadeiras	—	2. ^a	—	—
					Lanternas	9	2. ^a	—	—
					Latão em bruto	4	4. ^a	—	—
Impressos não designados	16	1. ^a	—	—	» » obra não designada	9	3. ^a	—	—
Incubadoras (<i>chochadeiras</i>)	6	1. ^a	—	—	» laminado	4	4. ^a	—	—
					Lavatorios	6	1. ^a	5	—
					Legumes em conserva	11	1. ^a	—	—
					Leite conservado, concentrado, condensado, esterilizado, etc.	11	1. ^a	—	—
Junça em bruto	—	3. ^a	—	—	Leitos de madeira	6	1. ^a	5	—
» » obra	—	2. ^a	—	—	» » metal	6	3. ^a	—	—
Junco para atar	—	2. ^a	—	—	Lenços (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—	B
» (<i>varas de</i>) em bruto	21	3. ^a	—	—	Letras de imprensa (<i>typo</i>)	—	3. ^a	—	—
» (» ») obra	21	2. ^a	—	—	Levedura (<i>fermento</i>) ..	11	1. ^a	—	—
Juta com praparo	1	2. ^a	8	B	Lichens para tinturaria	3	3. ^a	—	—
» em bruto não prensada	1	2. ^a	8	B	Ligas para soldar (<i>solda</i>) não designadas	9	2. ^a	—	—
» » » <u>prensada</u>	1	3. ^a	—	C	Limas (ferramentas)	5	4. ^a	—	—
» » <u>obra não designada</u>	2	2. ^a	—	B	Linhaça (semente de)	23	3. ^a	8	—
					» (farinha de)	—	2. ^a	—	—
					Linhagem em peça	2	2. ^a	—	B

Mercadorias (1)	Grupos para viagens completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para viagens completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Linhas (excepto as de seda)	2	2. ^a	—	B	Macacos (aparelhos para elevação)	5	2. ^a	—	—
Linho com preparo	4	2. ^a	8	B	Machados	5	3. ^a	—	—
» em bruto	1	3. ^a	8	C	Machas-femeas (ferragem)	5	3. ^a	—	—
» obra não designada	2	2. ^a	—	B	Marhinas de costura	6	1. ^a	—	—
Linoleum (oleados)	6	2. ^a	—	—	» não designadas, montadas				
Livros	16	1. ^a	—	—	ou não sobre rodas (ex-				
Lixa de area	3	3. ^a	—	—	cepto as agrícolas, as de				
» esmeril	3	3. ^a	—	—	calcular, de escrever, de				
» peixe	3	3. ^a	—	—	photographia e de relo-				
» vidro	3	3. ^a	—	—	joaria)	20	1. ^a	—	—
Lixivias não designadas	3	4. ^a	—	—	Maços de ferro	5	4. ^a	—	—
Locomotivas desmontadas	20	1. ^a	—	—	» madeira	5	4. ^a	—	—
Lona em peça	2	2. ^a	—	B	Madeira de tinturaria	3	3. ^a	—	—
Louça de barro ordinaria	7	3. ^a	8	—	Malaguetas em conserva	11	1. ^a	—	—
» não designada	7	2. ^a	—	—	Malas vasias	6	1. ^a	—	—
» cobre	4	2. ^a	—	—	Malhos de ferro	5	4. ^a	—	—
» estanho	4	2. ^a	—	—	Malte (cevada germinada) sem pre-				
» ferro coberto com me-					paro	14	2. ^a	—	—
taes	4	1. ^a	—	—	» (cevada germinada) prepa-				
» esmaltado	4	2. ^a	—	—	rado	11	2. ^a	—	—
» não designada	4	2. ^a	—	—	Mandioca (farinha de pau)	11	1. ^a	—	—
» grès	7	2. ^a	—	—	Mangueiras	9	2. ^a	—	—
» pó de pedra (faiança)	7	2. ^a	—	—	Mantas (cobertores)	2	2. ^a	—	B
» porcelana	7	1. ^a	—	—	Manteiga de vaca	11	2. ^a	—	—
» não designada	7	1. ^a	—	—	Manuscriptos	16	1. ^a	—	—
Lupulo	14	2. ^a	—	—	Margarina	17	2. ^a	—	—
Lustres	9	2. ^a	—	—	Mariscos em conserva	11	1. ^a	—	—
Luvras de cairo	—	2. ^a	—	—	Marretas	5	4. ^a	—	—
» crina	—	2. ^a	—	—	Martelos	5	4. ^a	—	—
Lythographias (impressos)	16	1. ^a	—	—	Massa de tomate	11	3. ^a	8	—
					» vidraceiro	3	3. ^a	—	—
					» isoladora	3	3. ^a	—	—
					» para rolos typographic s	3	3. ^a	—	—
					Massaroquinha	4	4. ^a	—	C
					Massas alimenticias não designa-				
					das	11	1. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Materias corantes (para estamperia ou tinturaria) não designadas...	3	2. ^a	—	—	Naphtalina	3	3. ^a	—	—
Medidas não designadas.....	4	2. ^a	—	—	Nastro (excepto o de seda ou com ouro ou prata)	2	2. ^a	—	B
Mel.....	11	1. ^a	—	—	Navalhas	5	1. ^a	—	—
Melaço	3	3. ^a	—	—	Negro animal acondicionado.....	3	3. ^a	—	—
Merlim.....	11	4. ^a	8	—	» de fumo	3	3. ^a	—	—
Mesas de bilhar... ..	6	1. ^a	5	—	» mineral	3	3. ^a	—	—
Metaes não designados (excepto os preciosos) em bruto	4	3. ^a	—	—	Nickel em bruto	4	3. ^a	—	—
» não designados (excepto os preciosos) em obra lisa...	4	2. ^a	—	—	» laminado	4	3. ^a	—	—
» não designados (excepto os preciosos) laminados. ...	4	3. ^a	—	—	Nitrato de amonio (ou de amonia).	3	3. ^a	—	—
Mexilhão em conserva	11	1. ^a	—	—	» » barito (ou de barita) ...	3	3. ^a	—	—
Minio de chumbo (zarcão)	3	3. ^a	—	—	» » chumbo	3	3. ^a	—	—
» » ferro... ..	3	3. ^a	—	—	» » estroncio (ou de estronciana)	3	3. ^a	—	—
Mobilia de ferro	6	3. ^a	—	—	» » ferro	3	3. ^a	—	—
» não designada.....	6	1. ^a	5	—	Nitrito de amonio (ou de amoniaco)	3	3. ^a	—	—
Moinhos portateis	5	2. ^a	—	—	» » sodio (ou de soda).....	3	3. ^a	—	—
» não designada.....	20	2. ^a	—	—	Noz de palma	23	3. ^a	8	—
Molduras	6	1. ^a	5	—					
Mós de afiar, montadas	5	3. ^a	—	—					
» » amolar, montadas	5	3. ^a	—	—					
Mostarda em grão.....	11	2. ^a	—	—	Obra de caldeireiro não designada	24	2. ^a	—	—
» preparada ou em pó ...	11	1. ^a	—	—	» » marceneiro não designa-				
Moveis de ferro não designados..	6	3. ^a	—	—	da	6	1. ^a	5	—
» não designados	6	1. ^a	5	—	» » serralheiro não designada	5	3. ^a	—	—
Mungo (lã artificial)	1	4. ^a	—	B	» » vassoureiro não designa-				
Muriato de amonio (ou de amonia)	3	3. ^a	—	—	da	21	3. ^a	—	—
» » potassic (ou de potassa)	3	3. ^a	—	—	Ocres (ocas) preparados (ou mani-				
Musgo comum	3	4. ^a	—	—	pulados).....	3	3. ^a	—	—
Musgos para tinturaria.....	3	3. ^a	—	—	Oleados não designados	6	2. ^a	—	—
					Opalina laminada (para revestimen-				
					to de paredes)	15	3. ^a	—	—
					Ossos calcinados acondicionados ..	3	3. ^a	—	—
					Ostras em conserva.....	11	1. ^a	—	—
					Ourelos	1	3. ^a	—	C



Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Ouropimento (<i>sulfureto amarelo de arsenico</i>)	3	3. ^a	—	—	Papel ondulado (<i>para acondicionamento ou embrulho</i>)	16	3. ^a	8	—
Ovas de peixe <u>salgadas</u> , em <u>salmoura</u> ou <u>prensadas</u>	12	4. ^a	—	E	» para forrar casas, <u>envernissado</u> ou <u>aveludado</u> , imitações de coiro	6	2. ^a	—	—
Oxalato de potassio (<i>ou de potassa, sal d'azedas</i>)	3	2. ^a	—	—	» para forrar casas, <i>não designado</i>	6	3. ^a	—	—
Oxido de antimónio	3	3. ^a	—	—	Papelão em bruto	16	3. ^a	8	—
» » chumbo (<i>zarcão</i>)	3	3. ^a	—	—	Papelinhos (<i>confetti</i>)	16	3. ^a	—	—
» » cobre	3	3. ^a	—	—	Parafina	17	3. ^a	8	—
» » zinco	3	3. ^a	—	—	Parafusos (<i>excepto os de rails</i>)	5	4. ^a	—	—
Ozokerita (<i>cera mineral</i>) em bruto	19	2. ^a	—	—	Pára-raios	4	2. ^a	—	—
» (» ») em obra não designada	19	4. ^a	—	—	Pastas para limpar metaes	11	3. ^a	—	—
					Pastelaria (<i>generos de</i>)	11	1. ^a	—	—
					Pastilhas doces (<i>confeitaria</i>)	11	1. ^a	—	—
					Pau de campeche	3	3. ^a	—	—
					Pau sabão	3	3. ^a	—	—
Palha de painço em bruto	21	4. ^a	—	—	Paus para obra de bengaleiro	—	1. ^a	—	—
» » » obra	21	3. ^a	—	—	» » tinturaria	3	3. ^a	—	—
Palma (semente de)	23	3. ^a	8	—	Pecas de machinas de costura	6	1. ^a	—	—
» em bruto	21	4. ^a	—	—	» » » não designadas (<i>excepto as de machinas agricolas, de calcular, de escrever, de photographia e de relojoaria</i>)	20	1. ^a	—	—
» » obra não designada (<i>excepto taras</i>)	21	3. ^a	—	—	Pederneiras montadas	5	1. ^a	—	—
Panos não designados (<i>excepto os de seda e os de enfiamento usados</i>)	2	2. ^a	—	B	Pedra de afiar montada	5	3. ^a	—	—
Papel alcatroado	16	4. ^a	8	—	» » amolar montada	5	3. ^a	—	—
» de embrulho não designado	16	4. ^a	8	—	» hume (<i>alumen</i>)	3	3. ^a	—	—
» » escrever	16	3. ^a	—	—	» pomes	3	3. ^a	—	—
» » filtrar	16	3. ^a	8	—	Peixe de conserva	11	1. ^a	—	—
» » impressão	16	3. ^a	8	—	» defumado	11	2. ^a	—	—
» » seda	16	2. ^a	—	—	» em salmoura	12	4. ^a	—	E
» » vidro (<i>lixa</i>)	3	3. ^a	—	—	» prensado	12	4. ^a	—	E
» em sobrescriptos	16	2. ^a	—	—	» salgado não designado	12	4. ^a	—	E
» impresso	16	1. ^a	—	—	» salpicado não designado	12	4. ^a	—	E
» manuscripto	16	1. ^a	—	—	» seco não designado	12	4. ^a	—	E
» mata-borrão	16	3. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes
Peles curtidas <i>não designadas</i>	18	2. ^a	6	—	Potassa (<i>carbonato de potassio</i>) do				
Pelica.....	18	2. ^a	6	—	comercio.....	3	4. ^a	—	—
Pelo de cabra.....	4	3. ^a	—	B	» carbonatada.....	3	4. ^a	—	—
Perlassa (<i>potassa em bruto da America</i>).....	3	3. ^a	—	—	» caustica (<i>hydrato de potassio</i>).....	3	4. ^a	—	—
Peroxido de ferro.....	3	3. ^a	—	—	» refinada.....	3	4. ^a	—	—
Pesos de metal.....	4	2. ^a	—	—	Potes de barro.....	6	3. ^a	8	—
Pharoes (<i>lanternas</i>).....	9	2. ^a	—	—	Pratos de cartão (<i>papel</i>).....	16	3. ^a	—	—
Phormio com preparo.....	4	2. ^a	8	B	» para balanças.....	4	2. ^a	—	—
» em bruto.....	4	3. ^a	8	C	» <u>não designados</u> (<i>excepto instrumentos de musica e os de metaes preciosos</i>).....	7	1. ^a	—	—
» <u>obra não designada</u> ..	2	2. ^a	—	B	Pregaria <i>não designada</i>	5	4. ^a	—	—
Phosphato de potassio (<i>ou de potassa</i>)	3	3. ^a	—	—	Pregos.....	5	4. ^a	—	—
» <u>sodio</u> (<i>ou de soda</i>)... ..	3	3. ^a	—	—	Prelos.....	20	1. ^a	—	—
Pias (<i>bacias</i>) de louça.....	7	2. ^a	—	—	Prensas de copiar.....	20	1. ^a	—	—
Piassaba em bruto.....	21	4. ^a	—	—	» lythographicas.....	20	1. ^a	—	—
» <u>obra</u>	21	3. ^a	—	—	» typographicas.....	20	1. ^a	—	—
Pilhas electricas.....	22	1. ^a	—	—	» <u>não designadas</u>	20	1. ^a	—	—
Pimenta.....	11	1. ^a	—	—	Preparados taninosos para cortumes <u>não designados</u>	3	2. ^a	—	—
Pimentão em pó ..	11	1. ^a	—	—	Punhaes.....	5	1. ^a	—	—
Pimentos em conserva.....	11	1. ^a	—	—	Purgueira (semente de).....	23	3. ^a	8	—
Pinceis (<i>e artefactos similares para pintura</i>).....	5	1. ^a	—	—	Puxadores.....	5	3. ^a	—	—
Pita com preparo.....	4	2. ^a	8	B	Pyrolenhites.....	3	3. ^a	—	—
» em bruto.....	4	3. ^a	8	C					
» <u>obra não designada</u>	2	2. ^a	—	B					
Placas de chumbo para pilhas ou para acumuladores electricos..	22	4. ^a	—	—					
Plantas tintoreas (<i>para tinturaria</i>)	3	3. ^a	—	—					
» <i>vivas não designadas</i>	10	1. ^a	—	—					
Pó de goma (<i>amido</i>).....	11	3. ^a	8	—					
» <u>sapatos</u> (<i>negro de fumo</i>)....	3	3. ^a	—	—	Quebracho.....	3	3. ^a	—	—
» <u>vidro</u>	3	3. ^a	—	—	Queijos.....	11	1. ^a	—	—
Poleame.....	5	2. ^a	—	—					
Pontas de metal (<i>cravos</i>).....	5	4. ^a	—	—					
Porcas de parafusos.....	5	4. ^a	—	—					
Porcelana (<i>louça de</i>).....	7	1. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Raiz de chicoria em bruto	—	3. ^a	—	—	Rotim em obra <i>não designada</i>	21	1. ^a	—	—
» » » moída	11	2. ^a	—	—	Roupa	13	1. ^a	—	—
» » » torrada	11	2. ^a	—	—	Ruiva dos tintureiros	3	3. ^a	—	—
Raizes de tinturaria <i>não designadas</i>	3	3. ^a	—	—					
Ramia (<i>urtiga branca</i>) com preparo	1	2. ^a	8	B					
» (» ») em bruto	1	3. ^a	8	C					
» (» ») <u>em obra não designada</u>	2	2. ^a	—	B	Sabonetes	11	1. ^a	—	—
Rapê	26	1. ^a	—	—	Sacos de café	11	2. ^a	—	—
Raphia	—	2. ^a	8	—	» » papel (<i>não impressos ou ornamentados</i>)	16	3. ^a	—	—
Ratoeiras	—	1. ^a	—	—	Saes de anilina	3	2. ^a	—	—
Rebolos montados	5	3. ^a	—	—	Sagu	11	1. ^a	—	—
Rêde de arame de cobre	4	3. ^a	—	—	Sal amoníaco	3	3. ^a	—	—
» » » » latão	4	3. ^a	—	—	» comum (<i>marinho ou gema</i>) em pacotado	11	1. ^a	—	—
Rêdes de corda	—	2. ^a	8	—	» de azedas (<i>oxalato de potassio</i>)	3	2. ^a	—	—
» para pesca	—	2. ^a	8	—	» » estanho (<i>chloreto de estanho</i>)	3	3. ^a	—	—
Regadores	8	2. ^a	—	—	» » potassio (<i>carbonato de potassio refinado</i>)	3	3. ^a	—	—
Reguas de madeira para molduras (<i>baguettes</i>)	6	1. ^a	5	—	» » Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	3	3. ^a	—	—
Retalhos d'alfaiate	—	3. ^a	—	—	» » soda (<i>carbonato de sodio refinado</i>)	3	3. ^a	—	—
Retortas d'aço	4	2. ^a	—	—	Salepo	11	1. ^a	—	—
» de barro	7	3. ^a	8	—	Saponaria	3	3. ^a	—	—
» » cobre	4	2. ^a	—	—	Sardas salgadas	12	4. ^a	—	E
» » ferro	4	2. ^a	—	—	Sardinhas em conserva	11	1. ^a	—	E
» » grés	7	3. ^a	8	—	» » salmoura	12	4. ^a	—	E
» » vidro	15	2. ^a	7	—	» prensadas em barricas	12	4. ^a	—	E
Retretes inodoras (<i>water-closets</i>) . .	9	2. ^a	—	—	» » » latas encaixotadas	11	3. ^a	—	E
Ricino (semente de)	23	3. ^a	8	—	» salgadas	12	4. ^a	—	E
Rodas <u>de aço ou ferro desmontadas</u> (<i>excepto rodas de vehiculos</i>) .	20	1. ^a	—	—	» salpicadas	12	4. ^a	—	E
Rodelas de cautchuc	9	2. ^a	—	—	Sarro de vinho	3	3. ^a	—	D
Roldanas (<i>poleame</i>)	5	2. ^a	—	—	Sebo em bruto	17	4. ^a	—	—
Rolos de imprensa	3	3. ^a	—	—	» » velas	11	2. ^a	—	—
Rosmaninho	—	1. ^a	5	—					
Rotim com preparo	21	2. ^a	—	—					
» em bruto	21	3. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiaes
Sebo refinado	17	2. ^a	—	—	Sulfato de nickel	3	2. ^a	—	—
Secantes para pintura	3	3. ^a	—	—	» » peróxido de ferro	3	3. ^a	—	—
Seiva de pinheiro sem preparo ...	3	3. ^a	—	—	Sulfito de alumínio (ou de alumina) ..	3	3. ^a	—	—
Selas	25	1. ^a	—	—	» » cálcio (ou de cal)	3	3. ^a	—	—
Selins	25	1. ^a	—	—	» » sódio (ou de soda)	3	3. ^a	—	—
Sementes oleoginosas não designa-					Sulfo-carbonato de potássio (ou de				
das	23	3. ^a	8	—	potassa)	3	3. ^a	—	—
Semola em pacotes ou quaesquer					» » sódio (ou de soda)	3	3. ^a	—	—
taras, excepto barricas ou sacos	11	1. ^a	—	—	Sulfureto de arsenico	3	3. ^a	—	—
Serapilheira (grossaria, linhagem)					» » mercurio nativo (ver-				
em peças	2	2. ^a	—	B	melhão, cinabrio) ..	3	3. ^a	—	—
Serpentinas de papel (fitas)	16	3. ^a	—	—	» » sódio (ou de soda) ...	3	3. ^a	—	—
» para destilação (e fins					Sumagre em preparações	3	3. ^a	—	—
analogos)	24	2. ^a	—	—	» sem preparo	3	4. ^a	—	—
Serras mechanicas (machinas de					Sumatima prensada	6	1. ^a	—	—
serrar)	20	1. ^a	—	—					
» não designadas	5	3. ^a	—	—					
Silex (pederneira) montada	5	1. ^a	—	—					
Silicato de potássio (ou de potassa)	3	4. ^a	—	—					
» » sódio (ou de soda)	3	4. ^a	—	—	Tabaco em rama	26	1. ^a	8	—
Siphões de louça	7	2. ^a	—	—	» fabricado	26	1. ^a	—	—
» » vidro	15	2. ^a	7	—	Tabua em obra	6	1. ^a	5	—
Sobrescriptos (envelopes)	16	2. ^a	—	—	Tachas (pregos)	5	4. ^a	—	—
Soda caustica (hydrato de sódio) ..	3	4. ^a	—	—	Talhas de barro	7	3. ^a	8	—
» cristallisada	3	4. ^a	—	—	» » folha de Flandres	8	2. ^a	8	—
» do commercio (carbonato de					» » louça	7	2. ^a	8	—
sódio)	3	4. ^a	—	—	» » zinco	8	2. ^a	8	—
» refinada	3	4. ^a	—	—	Talheres (excepto os de metaes pre-				
Sola	18	2. ^a	6	—	ciosos)	5	2. ^a	—	—
Soldas (ligas para soldar)	9	2. ^a	—	—	Tamancos	13	1. ^a	—	—
Sombrinhas	13	1. ^a	—	—	Tamaras	11	1. ^a	—	—
Sopas em conserva	11	1. ^a	—	—	Tanino	3	3. ^a	—	—
Sorveteiras	6	1. ^a	—	—	Tapeçaria (excepto a de seda)	6	2. ^a	—	—
Sulfato de alumínio (ou de alumina)	3	3. ^a	—	—	Tapioca	11	1. ^a	—	—
» » bario (ou de barita)	3	3. ^a	—	—	Tartaro (sarro de vinho)	3	3. ^a	—	D
» » chumbo	3	3. ^a	—	—	Teares	20	1. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Tecidos metalicos	4	3. ^a	—	—	Tornos de apertar	5	4. ^a	—	—
» <u>não designados</u> (<i>excepto os</i>					» » tornear	20	1. ^a	—	—
<i>de seda</i>)	2	2. ^a	—	B	Torradores de café	4	2. ^a	—	—
Tecum (<i>linho da Bahia</i>) com pre					Trapo lavado	—	3. ^a	—	—
paro	1	2. ^a	8	B	Trituradores (<i>machinas</i>) <u>montados</u>				
» (<i>linho da Bahia</i>) em bruto	1	3. ^a	8	C	<u>on não sobre rodas</u>	20	1. ^a	—	—
» (» » ») » <u>obra</u>					Tubos de chumbo	9	4. ^a	—	—
<u>não designada</u>	2	2. ^a	—	B	» » cobre	9	2. ^a	—	—
Tela-couro	18	2. ^a	—	—	» » folha de Flandres	8	2. ^a	—	—
Telas metalicas	4	3. ^a	—	—	» » latão	9	3. ^a	—	—
» <i>preparadas</i> para pintura ...	—	1. ^a	—	—	» » zinco	8	2. ^a	—	—
Telha de barro vidrada	7	3. ^a	—	—	Tuniz (cotão de lã)	1	4. ^a	5	C
» » vidro	15	2. ^a	—	—	Turbinas	20	1. ^a	—	—
Telhões de barro vidrados	7	3. ^a	—	—	Typo de impressão	—	3. ^a	—	—
» » vidro	15	2. ^a	—	—					
Tensores de rosca (<i>tornos, ferra</i>									
<i>menta</i>)	5	4. ^a	—	—					
Terebintina comum (<i>aguaraz</i>)	3	3. ^a	—	—					
Terras manipuladas	3	3. ^a	—	—					
» » <i>preparadas</i>	3	3. ^a	—	—					
Tesoiras mechanicas	20	1. ^a	—	—					
» <i>não designadas</i>	5	1. ^a	—	—					
Tijolos de vidro	15	3. ^a	—	—					
Tinas de banho, de cobre	6	2. ^a	—	—	Urzela	3	3. ^a	—	—
» » » , » ferro	6	2. ^a	—	—	Utensilios de cosinha <i>não designa-</i>				
» » » , » » esmaltado	6	2. ^a	—	—	<i>dos</i>	4	2. ^a	—	—
» » » , » folha de Flandres	6	2. ^a	—	—	» de jardinagem <i>não desi-</i>				
» » » , » zinco	6	2. ^a	—	—	<i>gnados</i>	5	4. ^a	—	—
Tintas <u>não designadas</u> (<i>excepto as</i>									
<i>tintas de oleo em frascos ou bis-</i>									
<i>nagas, de aquarela e de autogra-</i>									
<i>phia</i>)	3	3. ^a	—	—					
Tochas	19	1. ^a	—	—					
Toldos	6	1. ^a	—	—					
Torcidas	2	1. ^a	—	B					
Torneiras	9	3. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Vasos ordinarios de barro para plantas	7	3. ^a	8	—	Vidro em obra não designada (<i>excepto a chapa colorida, gravada, impressa, pintada ou polida</i>) ...	15	2. ^a	7	—
» de barro não designados ..	7	2. ^a	—	—	Vime em obra	21	1. ^a	5	—
Vassouras	21	3. ^a	—	—	Visco	3	3. ^a	—	—
Velame	—	2. ^a	—	—	Vitrines	6	1. ^a	5	—
Velas de cêra	19	1. ^a	—	—	Vosgeline	3	3. ^a	—	—
» » estearina	11	1. ^a	—	—					
» » lona	—	2. ^a	—	—					
» » parafina	11	1. ^a	—	—					
» » sebo	11	2. ^a	—	—					
Ventiladores (<i>excepto os de ferro, barro ou grés</i>)	4	2. ^a	—	—					
Ventoinhas	20	1. ^a	—	—					
Verdete (<i>azebre</i>)	3	3. ^a	—	—	Water-closets (<i>retretes</i>)	9	2. ^a	—	—
Verga om obra	21	1. ^a	5	—	Wolfram (<i>minerio</i>)	—	3. ^a	—	—
Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de mercurio nativo</i>)	3	3. ^a	—	—					
Vernizes não designados (<i>excepto os acondicionados em frascos</i>) ..	3	3. ^a	—	—					
Verrumas	5	3. ^a	—	—					
Vestuario	13	1. ^a	—	—	Zarcão (<i>oxido de chumbo</i>)	3	3. ^a	—	—
Vides vivas	10	2. ^a	—	—	Zinco em obra não designada	8	2. ^a	—	—
Vidraça sem côr (<i>não polida, comum</i>)	15	3. ^a	—	—	» para acumuladores ou pilhas electricas	22	4. ^a	—	—
Vidraria fina	15	2. ^a	7	—					
» não designada	15	2. ^a	7	—					
Vidro moldado para construcções (<i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lages</i>)	15	3. ^a	—	—					

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

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

§ 1.º Preços por tonelada

Procedencia	Estações de		Séries			
	Destino	ou vice-versa	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
			Réis			
Coimbra ou Coimbra B.....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		6.410	5.180	3.630	3.410
	Alcantara-Terra e Bemfica		6.420	5.490	3.940	3.420
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		6.530	5.590	4.040	3.520
Ceira	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		6.360	5.400	3.810	3.270
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		6.670	5.700	4.120	3.580
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		6.780	5.810	4.220	3.680
Miranda do Corvo.....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		6.740	5.730	4.090	3.500
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		7.050	6.030	4.400	3.810
	Caes do Sodrê até Pedrouços		7.160	6.140	4.500	3.910
Louzã	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		7.020	5.980	4.290	3.680
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		7.330	6.280	4.600	3.990
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		7.440	6.390	4.700	4.090
Aveiro.....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		7.770	6.210	4.660	4.140
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		8.080	6.530	4.970	4.460
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		8.180	6.630	5.080	4.560
Gaia ou Porto Campanhã....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		8.490	7.460	5.280	4.250
	Alcantara-Terra e Bemfica		8.800	7.770	5.590	4.560
	Caes do Sodrê até Pedrouços		8.910	7.870	5.700	4.660
	Coimbra ou Coimbra-B		3.420	2.900	2.390	1.970
	Ceira.....		3.670	3.120	2.570	2.130
	Miranda do Corvo.....		4.050	3.450	2.850	2.360
	Louzã.....		4.330	3.700	3.050	2.540
	Guia		4.800	4.370	3.930	3.410
	Leiria ou Marinha Grande.....		5.700	5.180	4.660	4.040
	Cella ou Vallado.....		6.530	5.800	5.180	4.660
Marinha grande ou Leiria...	Caldas da Rainha.....		7.350	6.530	5.700	4.970
	Bemfica		4.350	3.830	3.410	2.590
	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata e Alcantara-Terra..		4.460	3.940	3.210	2.700
	Caes do Sodrê até Pedrouços		4.560	4.040	3.320	2.800
Guia.....	Bemfica		5.370	4.730	3.840	3.200
	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata e Alcantara-Terra..		5.420	4.790	3.910	3.290
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		5.520	4.890	4.010	3.390
Figueira da Foz... ..	Bemfica.....		6.040	5.080	3.520	3.010
	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata e Alcantara-Terra..		6.110	5.180	3.630	3.110
	Caes do Sodrê até Pedrouços		6.210	5.280	3.730	3.210
Castello Branco.....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		6.530	5.900	5.080	3.940
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		6.840	6.210	5.390	4.250
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		6.940	6.320	5.490	4.350
Fundão até Covilhã	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		8.390	7.460	6.530	4.770
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		8.700	7.770	6.840	5.080
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		8.800	7.870	6.940	5.180
Belmonte até Guarda.....	Lisboa-Caes Soldados até Braço de Prata		9.220	8.180	7.040	5.180
	Alcantara-Terra e Bemfica.....		9.530	8.490	7.350	5.490
	Caes do Sodrê até Pedrouços.....		9.630	8.600	7.460	5.590

Concessão especial — O expedidor que durante o prazo d'um anno, contado da data da primitiva expedição attingir ou exceder, de cada uma das estações indicadas no quadro abaixo, o minimo de 100 toneladas de vidro em obra de

qualquer especie, com destino a exportação pelas barras de Lisboa ou do Porto e porto de Leixões, para a *Madeira, Açores, colónias portuguesas, ou para o estrangeiro*, terá direito ao reembolso da diferença entre o que houver pago á Companhia por transporte e despesas de evoluções e manobras, e o que resultar da applicação dos seguintes preços, comprehendidas as ditas despesas de evoluções e manobras e as de embarque nos caes da Companhia :

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

Para este efeito serão remetidas ao Chefe do Serviço da Fiscalisação das Receitas da Companhia (Estação de Lisboa-Caes dos Soldados) as cartas de porte das remessas feitas nas condições da presente **Concessão especial**, devidamente relacionadas, bem como os recibos dos despachos de exportação ou certidões authenticas da alfandega, que justifiquem a sahida e o destino final das expedições, a fim de, n'aquelle Serviço, ser feita a liquidação do reembolso pela presente estabelecido.

§ 2.º Preços especiaes

I — Mercadorias indicadas na classificação ao abrigo do preço especial A

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Lã suja						Lã lavada em rama ou desperdiços de lã pentenda		
	Lisboa-Caes dos Soldados até Carregado	Pombal até Coimbra	Gaia ou Porto-Campanhã	Castello Branco	Fundão até Covilhã	Belmonte até Guarda	Castello Branco	Fundão até Covilhã	Belmonte até Guarda
Elvas.....	5.180	5.340	7.610	4.400	5.800	6.530	5.590	7.040	7.770
Santa Eulalia.....	4.820	4.970	7.250	4.040	5.440	6.160	5.080	6.530	7.250
Assumar.....	4.460	4.560	6.890	3.630	5.080	5.800	4.560	6.010	6.730
Portalegre.....	4.250	4.350	6.680	3.470	4.870	5.590	4.350	5.800	6.530
Crato.....	3.940	4.040	6.320	3.110	4.560	5.280	3.830	5.280	6.010
Chança.....	3.520	3.630	6.010	2.800	4.200	4.920	3.420	4.870	5.590
Torre das Vargens.....	3.210	3.320	5.850	2.640	4.040	4.770	3.210	4.660	5.390
Ponte de Sôr.....	3.110	3.210	5.650	2.440	3.830	4.560	2.900	4.350	5.080
Bemposta.....	2.590	2.700	5.280	2.070	3.520	4.250	2.390	3.830	4.560
Abrantes.....	2.280	2.390	5.080	1.870	3.270	3.990	2.070	3.520	4.250
Marvão.....	4.710	4.820	7.150	3.940	5.340	6.060	4.970	6.420	7.150
Castello de Vide.....	4.400	4.510	6.840	3.630	5.020	5.750	4.560	6.010	6.730
Pezo.....	4.000	4.140	6.420	3.210	4.610	5.340	3.940	5.390	6.110
Cunheira.....	3.680	3.780	6.110	2.900	4.300	5.020	3.520	4.970	5.700

Observação. — Os preços de Lisboa-Caes dos Soldados a Entroncamento da tarifa especial M. L. n.º 1 de pequena velocidade (procedencias de Madrid até Rielves); os correspondentes a Abrantes das tarifas especiaes M. L. n.º 1-A. de pequena velocidade (procedencias de Torrijos até Valencia d'Alcantara e da fronteira de Badajoz), e M. L. n.º 1-B de pequena velocidade (procedencia de Toledo); e, finalmente os correspondentes a Santarem, com a sobretaxa de 50 % (cincoenta por cento) da tarifa especial E. P. n. 3 de pequena velocidade, condição 3.ª (procedencias das linhas de Alicante, Carthagená e Valencia), serão ligados *ex-officio* aos preços supra desde Abrantes, para os destinos a que aquellas tarifas não atendem, quando n'isso houver vantagem para o publico e emquanto não forem estabelecidas tarifas directas applicaveis aos transportes a que esta **Observação** aproveita, no todo ou em parte.

II — Mercadorias indicadas na classificação ao abrigo dos seguintes preços especiaes

Por tonelada

B) Das estações de Gaia ou Porto-Campanhã para as de Carregado até Olivaes ou vice-versa....	75460 Réis
C) Idem, idem, ou vice-versa	52280 "
D) Idem, idem, ou vice-versa	45660 "

III — Mercadorias indicadas na classificação ao abrigo do preço especial E

Por tonelada

Das estações de Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata para as de Estarreja até Valladares ou vice-versa.....	45250 Réis
--	------------

Condições particulares

1.^a — Impostos e despesas acessórias. — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porem, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas acessórias.

2.^a — Massas indivisiveis de 3.000 até 15.000 kilogramas cujo comprimento não exceda 6,5 metros. — Ao transporte d'estes volumes, quando constituidos por mercadorias ao abrigo d'esta tarifa, serão applicados os preços da 1.^a série, com as seguintes sobretaxas :

15 0/0 para os pesos indivisiveis de..... 3.000 até 5.000 kilogramas

25 0/0 » » » » » mais de 5.000 » 10.000 »

50 0/0 » » » » » » » 10.000 » 15.000 »

3.^a — Peças de mais de 6^m,5 até o maximo de 19^m,5 de comprimento e de peso indivisivel inferior a 3.000 kilogramas. — Estes volumes, quando constituidos por mercadorias ao abrigo d'esta tarifa, serão taxados pelos preços de 1.^a série, com sujeição aos seguintes minimos de peso, ou pagando como tal :

12 toneladas para os objectos de mais 6^m,5 até 13^m

18 » » » » » » » 13^m » 19^m,5

§ unico — Quando fizerem parte da mesma remessa peças de mais de 6^m,5 de comprimento e peças de menor dimensão, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas como remessa distincta.

Quando, porem, os volumes de 6^m,5 ou menos constarem de accessorios ou pertences das peças grandes, serão transportados gratuitamente até preenchimento dos minimos de peso acima indicados, sempre que esses accessorios ou pertences estejam comprehendidos na classificação de mercadorias da presente tarifa.

4.^a — Volumes cujo comprimento exceda 6^m,5 e que isoladamente pesem de 3.000 até 15.000 kilogramas. — Estes volumes ficam sujeitos ás sobretaxas da condição 2.^a e aos minimos de peso estabelecidos na condição 3.^a.

5.^a — Carga e descarga dos volumes ntidivisiveis de 3.000 até 15.000 kilogramas. — Incumbe aos expedidores e consignatarios efectuar, com gente sua e de sua conta e risco, a carga e descarga dos vagões, não cobrando a Companhia, em tal caso, os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Companhia prestar-se-ha, todavia a tomar a seu cargo estas operações mediante o pagamento da respectiva taxa em harmonia com os artigos 4.^o e 5.^o da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor, salvo se não dispuzer de meios proprios para as levar a efeito.

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

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

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 11 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

Cereaes, legumes secos, farinhas, batatas, forragens, verduras, etc.

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos—Toneladas	Preços especiaes	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos—Toneladas	Preços especiaes
Arroz	1	2. ^a	-	A	Cevada verde (<i>pasto</i>) em mó-				
Aveia (<i>grão</i>).....	1	2. ^a	-	A	lhos.....	7	1. ^a	5	-
» verde (<i>pasto</i>) em mólhos	7	1. ^a	5	-	Chicharo.....	3	2. ^a	-	A
					Chicoria verde (<i>pasto</i>) acondi-				
					<u>cionada ou em mólhos</u>	7	1. ^a	5	-
Batatas	-	2. ^a	9	B					
Buxo verde (<i>para ornamenta-</i>									
<i>ções</i>) <u>acondicionado ou em</u>									
<u>mólhos</u>	6	1. ^a	5	-	Ervilha seca.....	3	2. ^a	-	A
					Ervilhaca (<i>grão</i>).....	1	2. ^a	-	A
					» verde (<i>pasto</i>) em mó-				
					lhos.....	7	1. ^a	5	-
Cabecinha	2	2. ^a	-	A	» (<i>feno</i>) prensada.....	8	3. ^a	-	C
Cardo verde.....	7	1. ^a	5	-	» » <i>não prensada</i>				
Cascas de ervilhas.....	7	1. ^a	5	-	<u>acondicionada ou</u>				
» de favas.....	7	1. ^a	5	-	<u>em molhos</u>	7	1. ^a	5	-
Centeio (<i>grão</i>).....	1	2. ^a	-	A					
» verde (<i>pasto</i>) em mólhos	7	1. ^a	5	-					
Cevada (<i>grão</i>).....	1	2. ^a	-	A					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Farélos	9	2. ^a	-	A	Forragens verdes, <u>acondiciona-</u>				
Farinha de arroz, <u>em barricas</u>					<u>das ou em mólhos</u>	8	1. ^a	5	-
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A					
» de centeio, <u>em barricas</u>									
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A					
» de cevada, <u>em barricas</u>					Garroba	4	2. ^a	-	A
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A	Grainha	4	2. ^a	-	A
» de fava, <u>em barricas</u>					Gramma (<i>semente de</i>)	4	2. ^a	-	A
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A	Grão de bico	3	2. ^a	-	A
» de milho, <u>em barricas</u>									
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A					
» de trigo, <u>em barricas</u>									
<u>ou sacaria ordinaria</u>	2	2. ^a	-	A					
Farinhas para alimentação de					Herva <i>sêca</i> (<i>pasto</i>) <u>prensada</u>	8	3. ^a	-	C
gado, <u>em barricas</u>					» » » <u>não pren-</u>				
<u>ou sacaria ordinaria</u>	5	2. ^a	-	A	<u>sada, acondi-</u>				
Fava <i>sêca</i>	1	2. ^a	-	A	<u>cionada ou em</u>				
Féculas <u>não designadas</u>	2	2. ^a	-	A	<u>mólhos</u>	8	1. ^a	5	-
Feijão <i>sêco</i>	3	2. ^a	-	A	» » verde (<i>pasto</i>)				
Feno <i>sêco</i> <u>prensado</u>	8	3. ^a	-	C	<u>acondicionada</u>				
» » <u>não prensado, acon-</u>					<u>ou em mólhos</u>	7	1. ^a	5	-
<u>dicionado ou em mó-</u>									
<u>lhos</u>	8	1. ^a	5	-					
» verde em mólhos	7	1. ^a	5	-					
Folha de milho (<i>palha ou ca-</i>					Legumes <i>sêcos</i> <u>não designa-</u>				
<i>misa</i>) <u>prensada</u>	8	3. ^a	-	C	<u>dos</u>	3	2. ^a	-	A
» de milho (<i>palha ou ca-</i>					Lentilhas (<i>legume</i>)	3	2. ^a	-	A
<i>misa</i>) <u>não prensada,</u>					Limpadura (<i>de cereaes</i>)	1	2. ^a	-	A
<u>acondicionada ou em</u>					Louro (<i>em folhas ou ramos</i>) .	6	1. ^a	5	-
<u>mólhos</u>	8	1. ^a	5	-	Luzerna (<i>semente de</i>)	4	2. ^a	-	A
Forragens <i>sêcas</i> , <u>prensadas</u>	8	3. ^a	-	C	» (<i>feno</i>) <u>prensada</u>	8	3. ^a	-	C
» » <u>não prensa-</u>					» verde em mólhos	7	1. ^a	5	-
<u>das, acondiciona-</u>									
<u>das ou em mó-</u>									
<u>lhos</u>	8	1. ^a	5	-					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Maçarocas (<i>milho em</i>).....	1	2. ^a	-	A	Sêmeas	2	2. ^a	-	A
Melassin	5	2. ^a	-	A	Sêmola em barricas ou em sacos	2	2. ^a	-	A
Milho	1	2. ^a	-	A	Sorgho, <i>milococo</i> (<i>semente de</i>)	-	2. ^a	-	A
Milococo, <i>sorgho</i> , (<i>semente de</i>)	-	2. ^a	-	A	Sucrosa	5	2. ^a	-	A
Palha não designada prensada	8	3. ^a	-	C	Terra (<i>varredura</i>) de cereaes.	1	2. ^a	-	A
» » » não <i>prensada</i> , acondicionada ou em mólhos.....	8	1. ^a	5	-	Tojo moido	-	3. ^a	-	C
Penisco (<i>semente</i>).....	-	2. ^a	-	A	Tourteaux (<i>para alimentação de animais</i>) ...	5	2. ^a	-	A
Polpa de beterraba.....	5	2. ^a	-	A	Tremoços.....	3	2. ^a	-	A
Polpas melaçadas	5	2. ^a	-	A	Trigo	1	2. ^a	-	A
Ralão-note	5	2. ^a	-	A	Varredura de celeiro (<i>limpadura</i>)	1	2. ^a	-	A
» -palma	5	2. ^a	-	A	Verduras não designadas (<i>para ornamentações</i>), <u>acondicionadas ou em mólhos</u>	6	1. ^a	5	-
Resíduos da moagem de cereaes	2	2. ^a	-	A					
» de beterraba	5	2. ^a	-	A					
Rolão.....	2	2. ^a	-	A					

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

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

N. B. — A presente tarifa não é aplicável às mercadorias do grupo 8, nos trajectos compreendidos desde a estação da Bemposta até às fronteiras de Elvas e de Marvão para as estações de Abrantes até Barquinha, todas inclusive ou vice-versa.

§ 1.º Preços d'aplicação geral

Expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série		1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série
A té 60	1.180	750	630	281 a 285	5.050	2.996	2.400
61 a 65	1.280	810	680	286 » 290	5.125	3.030	2.430
66 » 70	1.380	870	730	291 » 295	5.205	3.070	2.460
71 » 75	1.475	940	780	296 » 300	5.280	3.110	2.490
76 » 80	1.575	1.000	830	301 » 305	5.360	3.150	2.520
81 » 85	1.675	1.060	880	306 » 310	5.435	3.190	2.550
86 » 90	1.770	1.120	940	311 » 315	5.515	3.230	2.580
91 » 95	1.870	1.180	990	316 » 320	5.590	3.280	2.610
96 » 100	1.970	1.250	1.040	321 » 325	5.670	3.320	2.640
101 » 105	2.055	1.300	1.080	326 » 330	5.745	3.360	2.680
106 » 110	2.145	1.350	1.120	331 » 335	5.825	3.400	2.710
111 » 115	2.235	1.400	1.160	336 » 340	5.900	3.440	2.740
116 » 120	2.320	1.450	1.210	341 » 345	5.980	3.480	2.770
121 » 125	2.410	1.510	1.250	346 » 350	6.055	3.520	2.800
126 » 130	2.495	1.560	1.290	351 » 355	6.135	3.570	2.830
131 » 135	2.585	1.610	1.330	356 » 360	6.210	3.610	2.860
136 » 140	2.675	1.660	1.370	361 » 365	6.290	3.650	2.890
141 » 145	2.760	1.710	1.410	366 » 370	6.370	3.690	2.920
146 » 150	2.850	1.760	1.450	371 » 375	6.445	3.730	2.950
151 » 155	2.935	1.820	1.500	376 » 380	6.525	3.770	2.990
156 » 160	3.025	1.870	1.540	381 » 385	6.600	3.810	3.020
161 » 165	3.115	1.920	1.580	386 » 390	6.680	3.860	3.050
166 » 170	3.200	1.970	1.620	391 » 395	6.755	3.900	3.080
171 » 175	3.290	2.020	1.660	396 » 400	6.835	3.940	3.110
176 » 180	3.375	2.070	1.700	401 » 405	6.910	3.980	3.140
181 » 185	3.465	2.130	1.740	406 » 410	6.990	4.020	3.170
186 » 190	3.555	2.180	1.790	411 » 415	7.065	4.060	3.200
191 » 195	3.640	2.230	1.830	416 » 420	7.145	4.100	3.230
196 » 200	3.730	2.280	1.870	421 » 425	7.220	4.140	3.270
201 » 205	3.805	2.320	1.900	426 » 430	7.300	4.190	3.300
206 » 210	3.885	2.360	1.930	431 » 435	7.375	4.230	3.330
211 » 215	3.960	2.410	1.960	436 » 440	7.455	4.270	3.360
216 » 220	4.040	2.450	1.990	441 » 445	7.530	4.310	3.390
221 » 225	4.115	2.490	2.020	446 » 450	7.610	4.350	3.420
226 » 230	4.195	2.530	2.050	451 » 455	7.685	4.390	3.450
231 » 235	4.270	2.570	2.090	456 » 460	7.765	4.430	3.480
236 » 240	4.350	2.610	2.120	461 » 465	7.845	4.480	3.510
241 » 245	4.425	2.650	2.150	466 » 470	7.920	4.520	3.540
246 » 250	4.505	2.700	2.180	471 » 475	8.000	4.560	3.580
251 » 255	4.580	2.740	2.210	476 » 480	8.075	4.600	3.610
256 » 260	4.650	2.780	2.240	481 » 485	8.155	4.640	3.640
261 » 265	4.740	2.820	2.270	486 » 490	8.230	4.680	3.670
266 » 270	4.815	2.860	2.300	491 » 495	8.310	4.720	3.700
271 » 275	4.895	2.900	2.330	496 » 500	8.385	4.770	3.730
276 » 280	4.970	2.940	2.360				

§ 2.º Preços especiaes

A) Mercadorias da 2.ª série, excepto batatas

Por expedições do minimo de 1.000 kilogramas e
de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

I—Das estações da frente ás abaixo ou vice-versa	Lisboa—C. dos Soldados até Braço de Prata		Olivaes até Povoá		Bemfica		Alcantara-Terra		Caes do Sodré até Pedrouços	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagões completos	Remessas de detalhe	Remessas de vagões completos	Remessas de detalhe	Remessas de vagões completos	Remessas de detalhe	Remessas de vagões completos	Remessas de detalhe	Remessas de vagões completos
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa-C. dos Soldados até Braço de Prata	-	-	-	-	-	160	-	160	320	260
Olivaes ou Sacavem.....	-	-	-	-	260	210	260	210	370	320
Povoá	260	220	-	-	420	260	420	260	520	370
Alverca	320	260	-	-	570	420	570	420	680	520
Alhandra.....	370	320	-	160	630	470	630	470	730	570
Villa Franca	420	340	-	210	680	520	680	520	780	630
Carregado	490	390	360	320	750	550	750	550	850	660
Azambuja.....	640	500	500	370	900	660	900	660	1.000	-
Reguengo.....	750	580	580	440	1.010	-	1.010	-	1.110	-
Setil ou Sant'Anna	830	660	650	500	1.090	-	1.090	-	1.200	-
Valle de Santarem.....	940	730	720	580	1.200	-	1.200	-	1.300	-
Santarem	1.040	830	820	660	1.300	-	1.300	-	1.400	-
Valle de Figueira ou Matto de Miranda..	1.250	-	1.050	-	1.510	-	1.510	-	1.610	-
Torres Novas	1.560	-	1.160	-	1.820	-	1.820	-	1.920	-
Amadora ou Queluz-Bellas	300	260	-	320	-	-	-	-	-	-
Barcarena ou Cacem.....	370	320	470	420	-	160	-	260	-	370
Cintra e Sabugo.....	490	390	600	490	280	210	390	320	490	420
Mafra	570	470	680	570	370	320	470	420	570	520
Malveira	650	520	750	630	440	370	540	470	650	570
Pero Negro.....	830	-	940	-	630	-	730	-	830	-
Dois Portos.....	870	-	1.030	-	670	-	770	-	870	-
Runa	950	-	1.100	-	740	-	840	-	950	-
Torres Vedras	1.020	-	1.170	-	810	-	920	-	1.020	-
Ramalhal	1.140	-	1.280	-	940	-	1.040	-	1.140	-
Outeiro.....	1.250	-	1.380	-	1.040	-	1.140	-	1.250	-
Bombarral.....	1.370	-	1.500	-	1.160	-	1.270	-	1.370	-
S. Mamede	1.470	-	1.600	-	1.270	-	1.370	-	1.470	-
Obidos	1.560	-	1.670	-	1.350	-	1.450	-	1.560	-
Caldas da Rainha.....	1.620	-	1.740	-	1.410	-	1.520	-	1.620	-
Bouro ou S. Martinho	1.730	-	1.910	-	1.530	-	1.630	-	1.730	-
Cella ou Vallado	1.920	-	2.100	-	1.710	-	1.820	-	1.920	-
Muge.....	870	630	800	480	1.130	-	1.130	-	1.240	-
Marinhaes	950	680	870	530	1.210	-	1.210	-	1.310	-
Agolada ou Coruche	1.240	880	1.150	740	1.500	-	1.500	-	1.600	-
Quinta Grande.....	1.290	940	1.190	780	1.550	-	1.550	-	1.650	-
S. Torquato ou Lavre.....	1.520	-	1.420	-	1.770	-	1.770	-	1.880	-
Canha.....	1.620	-	1.520	-	1.880	-	1.880	-	1.980	-
Vidigal ou Vendas Novas	1.790	-	1.680	-	2.070	-	2.070	-	2.170	-
Belem ou Pedrouços	320	260	400	330	160	130	-	-	-	-
Algés até Paço d'Arcos	370	320	460	370	230	160	-	-	-	-
Oeiras até Parede	440	370	540	420	320	210	230	160	-	-
Estoril e Cascaes.....	520	420	620	470	440	320	340	210	230	160
Vallado		Granja		Espinho		Esmoriz		Ovar		
Valle de Santarem ou Santarem	2.280	1.870	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaia ou Porto — Campanhã.....	-	-	210	160	260	210	320	260	520	470

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

II—Das estações da frente ás abaixo ou vice-versa	Coimbra B. ou Coimbra	Ceira	Miranda do Corvo	Louzã
	Réis	Réis	Réis	Réis
Formoselha	260	420	650	830
Alfarellos	320	480	710	890
Soure	520	680	910	1.090
Mealhada	320	480	710	890
Mogofores	420	580	810	990
Oliveira do Bairro	520	680	910	1.090
Verride	420	580	810	990
Amieira	520	680	910	1.090
Figueira da Foz	630	790	1.020	1.200

B) Balatas

I—De qualquer estação para as de **Lisboa—Caes dos Soldados** até **Povoa, Alcantara-Mar, Alcantara-Terra, Bemfica, Gaia** ou **Porto—Campanhã** ou vice versa.

Expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

Kilogramas	Réis	Kilogramas	Réis	Kilogramas	Réis	Kilogramas	Réis	Kilogramas	Réis
		141 a 145	1.455	231 a 235	2.260	321 a 325	3.005	411 a 415	3.750
A16 60	625	146 a 150	1.505	236 a 240	2.300	326 a 330	3.045	416 a 420	3.790
61 a 65	675	151 a 155	1.550	241 a 245	2.340	331 a 335	3.085	421 a 425	3.830
66 a 70	725	156 a 160	1.595	246 a 250	2.385	336 a 340	3.130	426 a 430	3.875
71 a 75	780	161 a 165	1.645	251 a 255	2.425	341 a 345	3.170	431 a 435	3.915
76 a 80	830	166 a 170	1.690	256 a 260	2.465	346 a 350	3.210	436 a 440	3.955
81 a 85	880	171 a 175	1.735	261 a 265	2.505	351 a 355	3.250	441 a 445	4.000
86 a 90	935	176 a 180	1.785	266 a 270	2.550	356 a 360	3.295	446 a 450	4.040
91 a 95	985	181 a 185	1.830	271 a 275	2.590	361 a 365	3.335	451 a 455	4.080
96 a 100	1.035	186 a 190	1.875	276 a 280	2.630	366 a 370	3.375	456 a 460	4.120
101 a 105	1.085	191 a 195	1.920	281 a 285	2.675	371 a 375	3.420	461 a 465	4.165
106 a 110	1.130	196 a 200	1.970	286 a 290	2.715	376 a 380	3.460	466 a 470	4.205
111 a 115	1.175	201 a 205	2.010	291 a 295	2.755	381 a 385	3.500	471 a 475	4.245
116 a 120	1.225	206 a 210	2.050	296 a 300	2.795	386 a 390	3.540	476 a 480	4.285
121 a 125	1.270	211 a 215	2.095	301 a 305	2.840	391 a 395	3.585	481 a 485	4.330
126 a 130	1.315	216 a 220	2.135	306 a 310	2.880	396 a 400	3.625	486 a 490	4.370
131 a 135	1.365	221 a 225	2.175	311 a 315	2.920	401 a 405	3.665	491 a 495	4.410
136 a 140	1.410	226 a 230	2.215	316 a 320	2.965	406 a 410	3.710	496 a 500	4.455

II — Expedições do peso minimo de 1.000 kilogramas ou pagando como tal

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa—Caes dos Soldados até Braço de Prata	Alcantara-Terra	Bemfica	Caes do Sodré até Pedrouços
	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa—Caes dos Soldados até Braço de Prata.....	—	—	—	320
Olivaes ou Sacavem.....	—	260	260	370
Povoa.....	—	420	420	520
Alverca.....	320	570	570	680
Alhandra.....	370	630	630	730
Villa Franca.....	420	680	680	780
Carregado.....	490	750	750	850
Azambuja.....	640	900	900	1.000
Reguengo.....	750	1.040	1.040	1.110
Sant'Anna.....	830	1.090	1.090	1.200
Valle de Santarem.....	940	1.200	1.200	1.300
Santarem.....	1.040	1.300	1.300	1.400
Valle de Figueira ou Matto de Miranda.....	1.250	1.510	1.510	1.610
Torres Novas.....	1.560	1.820	1.820	1.920
Barcarena ou Cacem.....	370	—	—	—
Cintra e Sabugo.....	490	390	280	490
Mafra.....	570	470	370	570
Malveira.....	650	540	440	650
Pero Negro.....	830	730	630	830
Dois Portos.....	870	770	670	870
Runa.....	950	840	740	950
Torres Vedras.....	1.020	920	810	1.020
Ramalhal.....	1.140	1.040	940	1.140
Outeiro.....	1.250	1.140	1.040	1.250
Bombarral.....	1.370	1.270	1.160	1.370
S. Mamede.....	1.470	1.370	1.270	1.470
Obidos.....	1.560	1.450	1.350	1.560
Caldas da Rainha.....	1.620	1.520	1.410	1.620
Bouro ou S. Martinho.....	1.730	1.630	1.530	1.730
Cella ou Vallado.....	1.920	1.820	1.710	1.920
Belem ou Pedrouços.....	320	—	—	—
Algés até Paço d'Arcos.....	370	—	—	—
Oeiras até Parede.....	440	—	320	—
Estoril ou Cascaes.....	520	340	440	230

Das estações abaixo ás de Gaia ou Porto-Campanhã ou vice-versa :			
Granja.....	Réis 210	Esmoriz.....	Réis 320
Espinho.....	260	Ovar.....	520

C) Mercadorias classificadas na 3.^a serie d'esta tarifa

Expedições de vagão completo ou pagando como tal

Por tonelada

I—Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa—f. da Est. até B. de Prata, Alcantara T. e Bemfica	Olivaes ou Sacavem	Amadora ou Queluz-Bellas	Barcarena ou Cacem	Cintra e Sabugo	Maia	Malveira	Caes do Sodré até Pedrouços	Cruz Quebrada ou Caxias	Paço d'Arcos e Oeiras	Carcavellos ou Parede	Estoril	Cascaes
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa—Caes dos Soldados ..	-	-	210	260	350	420	470	210	240	280	330	390	410
Poço do Bispo ou Braço de Prata	-	-	210	260	350	420	470	210	240	280	330	390	410
Olivaes ou Sacavem	-	-	210	280	390	450	520	240	320	350	380	440	460
Povoa ou Alverca	230	-	360	410	510	570	-	360	440	470	500	560	-
Alhandra	270	210	410	470	560	-	-	440	480	530	540	-	-
Villa Franca	330	250	430	510	-	-	-	480	520	570	-	-	-
Carregado	390	320	490	570	-	-	-	540	-	-	-	-	-
Azambuja	490	430	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reguengo	570	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alcantara-Terra	-	210	-	210	290	360	410	-	-	-	210	230	250
Pero Negro	-	-	410	330	430	210	-	-	-	-	-	-	-
Dois Portos	-	-	480	400	500	230	210	-	-	-	-	-	-
Runa	-	-	520	440	540	280	220	-	-	-	-	-	-
Torres Vedras	-	-	570	490	-	330	270	-	-	-	-	-	-
Ramalhal	-	-	-	570	-	410	360	-	-	-	-	-	-
Outeiro	-	-	-	-	-	480	430	-	-	-	-	-	-
Bombarral	-	-	-	-	-	570	520	-	-	-	-	-	-

II Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Chança	Crato	Portalegre	Assumar	Santa Eulalia	Elvas	Canheira	Pezó	Castello de Vide
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Ponte de Sôr	220	390	560	-	-	-	250	430	-
Torre das Vargens	-	260	440	540	-	-	-	310	510
Chança	-	210	350	450	-	-	230	400	-
Crato	210	-	210	290	490	-	400	560	-
Portalegre	350	210	-	-	320	510	570	-	-
Assumar	450	290	-	-	210	410	-	-	-
Santa Eulalia	-	490	320	210	-	210	-	-	-

Condições particulares

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

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

3.^a Armazenagem gratuita—E' concedida armazenagem gratuita ás remessas efectuadas por esta tarifa, nas seguintes condições:

a) até 10 dias á partida e até 5 dias á chegada, e pelo maximo de 50 toneladas por expedidor ou consignatario, ás mercadorias da 2.^a série, excepto batatas, quando haja espaço disponivel nos caes das estações;

b) durante 8 dias á chegada em Lisboa—Caes dos Soldados, Alcantara-Terra e Caes do Rego, e até ao maximo de 50 toneladas por consignatario, ás remessas de batatas. Quando se trate de remessas para embarque por Lisboa este maximo é elevado a 100 toneladas.

§ unico—A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o praso marcado no artigo 116.^o da tarifa geral.

4.^a Fornecimento de material — A Companhia só fornece para o transporte das mercadorias que desfructam dos preços da 1.^a e 3.^a series d'esta tarifa, vagões descobertos, auctorisando, porém, os expedidores a resguarda-las com encerados seus ou alugados nas condições do artigo 10.^o da Tarifa de Despezas Accessorias.

5.^a Retorno de encerados — E' concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas nas condições do referido artigo 10.^o da Tarifa de Despezas Accessorias.

6.^a Isenção de responsabilidade. — A Companhia não responde por avarias de molha, nem de incendio emquanto as mercadorias das 1.^a e 3.^a séries da presente tarifa estiverem em seu poder, seja em transito, seja estacionadas.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos as tarifas especiaes internas n.^{os} 11 e 12 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. Forqueno

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 Alfarelllos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 12 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

Adubos e correctivos para terras, machinas e instrumentos agricolas

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Minimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiaes	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Minimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiaes
			Remessas de deta- lhes Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas					Remessas de deta- lhes Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas	
Adubos agricolas	1	3. ^a	100	—	A	Aparas de peles	1	3. ^a	100	—	A
» chimicos	1	3. ^a	100	—	A	» » sola	1	3. ^a	100	—	A
» compostos	1	3. ^a	100	—	A	Arados	2	2. ^a	100	—	B
» » concentra-						Azotato de potassio —(ou de po-					
dos	1	3. ^a	100	—	A	tassa, salitre, nitro)	1	3. ^a	100	—	A
» elementares	1	3. ^a	100	—	A	» » sodio (ou de soda).	1	3. ^a	100	—	A
» mixtos	1	3. ^a	100	—	A						
» organicos compostos	1	3. ^a	100	—	A						
Aivécas	2	2. ^a	100	—	B						
Alfaias agricolas não designa-						Bagaços das fabricas de desti-					
das	2	2. ^a	100	—	B	lação (excepto o de figo e o de					
Algas marinhas (2).	1	3. ^a	—	—	A	uva) (2).	1	3. ^a	—	—	A
Alviões	2	2. ^a	100	—	B	Bagaços das fabricas de oleos					
Ancinhos	2	2. ^a	100	—	B	(excepto os alimentares) (2)	1	3. ^a	—	—	A
Animaes mortos para guano (2)	1	3. ^a	—	—	A	Borras d'assucar	1	3. ^a	100	—	A
Aparas de chifres	1	3. ^a	100	—	A	» ou residuos não desi-					
» » chinelos	1	3. ^a	100	—	A	gnados, do fabrico do gaz					
» » couro	1	3. ^a	100	—	A	d'iluminação (2).	1	3. ^a	—	—	A
» » OSSOS	1	3. ^a	100	—	A						

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Série	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais		Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Série	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
			Remessa de detalhe Kilogramas	Remessa do vagão completo Toneladas						Remessa de detalhe Kilogramas	Remessa do vagão completo Toneladas	
							Cré phosphatada	1	3. ^a	100	—	A
							Crivos	2	2. ^a	100	—	B
Cal amoniacal	1	3. ^a	400	—	A							
» azotada (<i>cyenamide</i>)	1	3. ^a	400	—	A							
» cyenamide (<i>cal azotada</i>)	1	3. ^a	400	—	A		Debulhadoras, montadas ou					
» da depuração de gaz d'illu- minação	1	3. ^a	400	—	A		<u>não sobre rodas</u>	3	1. ^a	1.000	—	—
Caliça (2)	1	3. ^a	—	—	A		Descaroladores	3	1. ^a	400	—	—
Caminheiras, montadas ou não							Desperdícios de chifres	1	3. ^a	400	—	A
<u>sobre rodas</u> (2)	3	1. ^a	—	—	—		» » chinelos	1	3. ^a	400	—	A
Cascas de sementes oleogino- sas (2)	1	3. ^a	—	—	A		» » couro	1	3. ^a	400	—	A
Ceifeiras simples ou atadeiras, <u>montadas ou não sobre</u>							» » ossos	1	3. ^a	400	—	A
<u>rodas</u>	3	1. ^a	100	—	—		» » peles	1	3. ^a	400	—	A
Charruas	3	2. ^a	400	—	B		» » sola	1	3. ^a	400	—	A
Chifres em pó	1	3. ^a	400	—	A		Despojos de carniceria <u>não</u> <u>designados</u> (<i>excepto carnes,</i> <i>miudezas, chifres e unhas</i>).	1	3. ^a	400	—	A
Chloreto de potassio (<i>ou de</i> <i>potassa</i>)	1	3. ^a	400	—	A		Detritos de cal (2)	1	3. ^a	—	—	A
Chlorhydrato de potassio (<i>ou</i> <i>de potassa</i>)	1	3. ^a	400	—	A		» » <u>materias organi-</u> <u>cas não designa-</u> <u>das</u> (2)	1	3. ^a	—	—	A
Cinzas de carvão vegetal ou <u>mineral</u> (2)	1	3. ^a	—	—	A		Distribuidores de adubos	3	1. ^a	400	—	—
Cinzas de fornos de cal (2)	1	3. ^a	—	—	A							
» » madeira	1	3. ^a	400	—	A		Enfardadeiras, montadas ou					
» » <u>materias organicas,</u> <u>não designadas</u> (2)	1	3. ^a	—	—	A		<u>não sobre rodas</u>	3	1. ^a	500	—	—
» » ossos	1	3. ^a	400	—	A		Enxadas	2	2. ^a	400	—	B
Cirandas	2	2. ^a	400	—	B		Enxofradores	2	2. ^a	400	—	B
Conchas partidas ou trituradas (<i>adubo</i>) (2)	1	3. ^a	—	—	A		Esterco (2)	1	3. ^a	—	—	A
							Estrumes <u>não designados</u> (<i>ex-</i> <i>cepto lixo de pombo</i>) (2)	1	3. ^a	—	—	A

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais		Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
			Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas						Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas	
Fagulheiros, montados ou não							Kainite.	4	3. ^a	100	—	A
sobre rodas	3	1. ^a	500	—	—							
Foices	2	2. ^a	100	—	B							
Folhas (ou mato) para adubo (2)	4	3. ^a	—	5	A		Lamas (2)	4	3. ^a	—	—	A
Forcados ou forquilhas	2	2. ^a	400	—	B		Lichens para adubo (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Limos (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Lixo comum não designado (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Locomoveis, montadas ou não					
							sobre rodas	3	4. ^a	4.000	—	—
Gadanhas.	2	2. ^a	400	—	B		Lodo (2)	4	3. ^a	—	—	A
Gesso cru em pó	4	3. ^a	400	—	A							
» » » pedra (2)	4	3. ^a	—	—	A							
Grades agrícolas	2	2. ^a	400	—	B							
Guano artificial ou natural	4	3. ^a	400	—	A		Machinas agrícolas, não designadas, montadas ou não					
							sobre rodas	3	4. ^a	500	—	—
							Malhos de pau	2	2. ^a	400	—	B
Humus (terra vegetal) (2).	4	3. ^a	—	—	A		Margas (terras) (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Massa de bagaços de sementes oleoginosas (excepto as alimentares)	4	3. ^a	400	—	A
Imundicies (2)	4	3. ^a	—	—	A		» » purgueira	4	3. ^a	400	—	A
Instrumentos agrícolas não designados	2	2. ^a	400	—	B		Materias feaes (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Mato comprimido (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Mexoalho (2)	4	3. ^a	—	—	A
							Moliço (limos) (2)	4	3. ^a	—	—	A
Joelhas.	2	2. ^a	400	—	B							

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Série	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais		Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Série	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
			Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas						Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas	
Negro animal servido das refinações	4	3. ^a	100	—	A		Podões	2	2. ^a	100	—	B
Nitrato de potássio (ou de potassa, nitro, salitre) . .	4	3. ^a	100	—	A		Poudrette (adubo) (2)	4	3. ^a	—	—	A
» de sodio (ou de soda)	4	3. ^a	100	—	A		Pulverisadores agrícolas	2	2. ^a	100	—	A
Nitro (nitrato de potássio, salitre)	4	3. ^a	100	—	A		Pyrites queimadas	4	3. ^a	100	—	A
Ossos em pó	4	3. ^a	100	—	A		Raspa de cascos de animais para adubo	4	3. ^a	100	—	A
Pás d'aço	2	2. ^a	100	—	B		» » chifres para adubo	4	3. ^a	100	—	A
» de ferro	2	2. ^a	100	—	B		» » couro	4	3. ^a	100	—	A
» » madeira	2	2. ^a	100	—	B		» » pelles	4	3. ^a	100	—	A
Pasta de bagaços de sementes oleoginosas (excepto as alimentares)	4	3. ^a	100	—	A		» d'unhas para adubo	4	3. ^a	100	—	A
Pedra » gesso (2)	4	3. ^a	—	—	A		Relhas (para arados ou charruas)	2	2. ^a	100	—	B
Peneiros (ou peneiras)	2	2. ^a	100	—	B		Resalga (sal commum servido) (2)	4	3. ^a	—	—	A
Phosphato de calcio (ou de cal) em bruto, em pedra, em pó ou triturado	4	3. ^a	100	—	A		Resíduos de carnicaria não designados, (excepto carne, miudezas, chifres e unhas)	4	3. ^a	100	—	A
Phosphatos de desphosphoracão em bruto	4	3. ^a	100	—	A		» » destillação não designados (excepto os de figo e os alimentares) (2)	4	3. ^a	—	—	A
Phospho-guano	4	3. ^a	100	—	A		» da fabricação de asucar (excepto os alimentares)	4	3. ^a	100	—	A
Picaretas	2	2. ^a	100	—	B		» » fabricação de fêculas (excepto os alimentares)	4	3. ^a	100	—	A

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
			Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas					Remessas de detalhe Kilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas	
Resíduos da fabricação de óleos (<i>excepto os alimentares</i>) (2)	1	3. ^a	—	—	A	Sulfato de potássio (<i>ou de potassa</i>)	1	3. ^a	100	—	A
» ou fragmentos corneos, osseos ou pilosos não designados	1	3. ^a	100	—	A	Superphosphato de cálcio (<i>ou de cal</i>) mineral	1	3. ^a	100	—	A
» de lã para adubo	1	3. ^a	100	—	A	» » cálcio (<i>ou de cal</i>) de desphosphoração	1	3. ^a	100	—	A
» não designados, do fabrico do gaz de iluminação (2)	1	3. ^a	—	—	A						
Respigadores	3	1. ^a	100	—	—						
Roçadeiras (<i>foices</i>)	2	2. ^a	100	—	B	Taráras, montadas ou não sobre rodas	3	1. ^a	100	—	—
						Terra vegetal (2)	1	3. ^a	—	—	A
Sachos (ou sacholas)	2	2. ^a	100	—	B	Tojo comprimido (2)	1	3. ^a	—	—	A
Sal comum servido (<i>resalga</i>) (2)	1	3. ^a	—	—	A	Trapo de lã sujo para adubo	1	3. ^a	100	—	A
Salitre (<i>azotato de potássio, nítro</i>)	1	3. ^a	100	—	A	Trilhadoras de palha, montadas ou não sobre rodas	3	1. ^a	100	—	—
Sangue seco	1	3. ^a	100	—	A						
Sergaço seco (2)	1	3. ^a	—	—	A	Utensílios de agricultura não designados	2	2. ^a	100	—	B
Segas	2	2. ^a	100	—	B						
Segadoras (<i>gadanhas</i>)	2	2. ^a	100	—	B						
Semeadoras, montadas ou não sobre rodas	3	1. ^a	100	—	—	Viadoras, montadas ou não sobre rodas (2)	3	1. ^a	—	—	—
Sulfato de amónio (<i>ou de amónia</i>)	1	3. ^a	100	—	A						
» » cálcio (<i>ou de cal</i>)	1	3. ^a	100	—	A						

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

(2) **Só desfructa da aplicação d'esta tarifa quando transportada por vagão completo ou pagando como tal.**

§ 1.º Preços de aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série		Kilometros	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	
			Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo				Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
	Réis	Réis	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Até 60	1.740	1.050	1.040	920	251 a 255	5.050	3.185	2.765	2.160
61 a 65	1.860	1.125	1.110	980	256 a 260	5.100	3.220	2.780	2.170
66 a 70	1.980	1.200	1.180	1.040	261 a 265	5.150	3.255	2.795	2.180
71 a 75	2.100	1.275	1.250	1.100	266 a 270	5.200	3.290	2.810	2.190
76 a 80	2.220	1.350	1.320	1.160	271 a 275	5.250	3.325	2.825	2.200
81 a 85	2.340	1.425	1.390	1.220	276 a 280	5.300	3.360	2.840	2.210
86 a 90	2.460	1.500	1.460	1.280	281 a 285	5.350	3.395	2.855	2.220
91 a 95	2.580	1.575	1.530	1.340	286 a 290	5.400	3.430	2.870	2.230
96 a 100	2.700	1.650	1.600	1.400	291 a 295	5.450	3.465	2.885	2.240
101 a 105	2.795	1.710	1.650	1.440	296 a 300	5.500	3.500	2.900	2.250
106 a 110	2.890	1.770	1.700	1.480	301 a 305	5.540	3.535	2.910	2.255
111 a 115	2.985	1.830	1.750	1.520	306 a 310	5.580	3.570	2.920	2.260
116 a 120	3.080	1.890	1.800	1.560	311 a 315	5.620	3.605	2.930	2.265
121 a 125	3.175	1.950	1.850	1.600	316 a 320	5.660	3.640	2.940	2.270
126 a 130	3.270	2.010	1.900	1.640	321 a 325	5.700	3.675	2.950	2.275
131 a 135	3.365	2.070	1.950	1.680	326 a 330	5.740	3.710	2.960	2.280
136 a 140	3.460	2.130	2.000	1.720	331 a 335	5.780	3.745	2.970	2.285
141 a 145	3.555	2.190	2.050	1.760	336 a 340	5.820	3.780	2.980	2.290
146 a 150	3.650	2.250	2.100	1.800	341 a 345	5.860	3.815	2.990	2.295
151 a 155	3.725	2.300	2.140	1.820	346 a 350	5.900	2.850	3.000	2.300
156 a 160	3.800	2.350	2.180	1.840	351 a 355	5.940	3.885	3.000	2.300
161 a 165	3.875	2.400	2.220	1.860	356 a 360	5.980	3.920	3.000	2.300
166 a 170	3.950	2.450	2.260	1.880	361 a 365	6.020	3.955	3.000	2.300
171 a 175	4.025	2.500	2.300	1.900	366 a 370	6.060	3.990	3.000	2.300
176 a 180	4.100	2.550	2.340	1.920	371 a 375	6.100	4.025	3.000	2.300
181 a 185	4.175	2.600	2.380	1.940	376 a 380	6.140	4.060	3.000	2.300
186 a 190	4.250	2.650	2.420	1.960	381 a 385	6.180	4.095	3.000	2.300
191 a 195	4.325	2.700	2.460	1.980	386 a 390	6.220	4.130	3.000	2.300
196 a 200	4.400	2.750	2.500	2.000	391 a 395	6.260	4.165	3.000	2.300
201 a 205	4.460	2.790	2.525	2.015	396 a 400	6.300	4.200	3.000	2.300
206 a 210	4.520	2.830	2.550	2.030	401 a 405	6.340	4.235	3.000	2.300
211 a 215	4.580	2.870	2.575	2.045	406 a 410	6.380	4.270	3.000	2.300
216 a 220	4.640	2.910	2.600	2.060	411 a 415	6.420	4.305	3.000	2.300
221 a 225	4.700	2.950	2.625	2.075	416 a 420	6.460	4.340	3.000	2.300
226 a 230	4.760	2.990	2.650	2.090	421 a 425	6.500	4.375	3.000	2.300
231 a 235	4.820	3.030	2.675	2.105	426 a 430	6.540	4.410	3.000	2.300
236 a 240	4.880	3.070	2.700	2.120	431 a 435	6.580	4.445	3.000	2.300
241 a 245	4.940	3.110	2.725	2.135	436 a 440	6.620	4.480	3.000	2.300
246 a 250	5.000	3.150	2.750	2.150	441 a 445	6.660	4.515	3.000	2.300
					446 a 450	6.700	4.550	3.000	2.300

Kilometros	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série		Kilometros	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	
			Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo				Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
	Réis	Réis	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
451 a 455	6.740	4.585	3.000	2.300	481 a 485	6.980	4.795	3.000	2.300
456 » 460	6.780	4.620	3.000	2.300	486 » 490	7.020	4.830	3.000	2.300
461 » 465	6.820	4.655	3.000	2.300	491 » 495	7.060	4.865	3.000	2.300
466 » 470	6.860	4.690	3.000	2.300	496 » 500	7.100	4.900	3.000	2.300
471 » 475	6.900	4.725	3.000	2.300					
476 » 480	6.940	4.760	3.000	2.300					

Concessão especial. — O consignatario que, em seu nome e durante o prazo de um anno, contado da data da primeira remessa, receber nas estações de **Alcantara-Terra** ou **Mar**, indistinctamente, ou nas de **Braço de Prata** ou **Povoa**, separadamente, transportes de *gesso crú* e *pedra de gesso* procedentes da estação de **Obidos**, por expedições de vagões completos nas condições da presente tarifa, que atinjam ou excedam o minimo de 1.000 toneladas, terá direito ao reembolso da diferença entre o que houver pago por transporte e despesas de evoluções e manobras e o que resultar da aplicação dos seguintes preços, comprehendidas as ditas despesas de evoluções e manobras:

	Atingindo :				Reembolso
	1.000 Ton.ª	2.000 Ton.ª	3.000 Ton.ª	4.000 Ton.ª	
Alcantara-Terra ou Mar	990 . .	920	860	810 . .	Réis por tonelada
Braço de Prata	980 . .	940	850	800 . .	» » »
Povoa	1 080 . .	1 010	950	900 . .	» » »

Para este efeito serão remetidas ao Chefe do Serviço da Fiscalisação das Receitas d'esta Companhia (Estação de Lisboa-Caes dos Soldados), dentro do prazo maximo de seis mezes a contar da ultima remessa, as cartas de porte, devidamente relacionadas, das remessas feitas nas condições da presente concessão a fim de, por aquelle serviço, se proceder á respectiva liquidação.

§ 2.º Preços especiaes

A) Adubos e correctivos

Por tonelada

Das estações da frente às abaixo designadas, sem reciprocidade	Lisboa-C. dos Soldados até B. de Prata		Alcantara-Terra		Caes do Sodré até Pedrouços		Povoa		Gaia ou Porto-Campanhã	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa-Caes Soldados até B. Prata	—	—	180	150	260	210	—	—	—	—
Olivaes ou Sacavem.....	110	100	240	200	320	260	—	—	—	—
Povoa ou Alverca.....	270	220	390	320	460	380	—	—	—	—
Alhandra.....	320	260	440	360	510	420	—	—	—	—
Villa Franca.....	380	310	480	400	560	460	—	—	—	—
Carregado.....	450	370	560	460	630	520	340	300	—	—
Azambuja.....	660	570	800	690	880	760	560	500	—	—
Reguengo.....	770	660	900	770	980	840	680	600	—	—

Das estações da frente às abaixo designadas, sem reciprocidade	Lisboa-C. dos Solda- dos até B. de Prata		Alcantara-Terra		Caes do Sodré até Pe- drouços		Povoa		Gaia ou Porto- Campanhã	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
Setil.....	Réis 800	Réis 690	Réis 930	Réis 800	Réis 1.010	Réis 870	Réis 730	Réis 650	—	—
Sant'Anna.	860	740	980	840	1.060	920	760	670	—	—
Valle de Santarem.....	940	810	1.070	920	1.150	990	800	700	—	—
Santarem	1.050	900	1.180	1.010	1.260	1.080	840	720	—	—
Ovar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	500	450
Esmoriz	—	—	—	—	—	—	—	—	300	250
Espinho	—	—	—	—	—	—	—	—	250	200
Granja	—	—	—	—	—	—	—	—	200	150
Muge.....	900	770	1.040	890	1.120	960	780	680	—	—
Marinhaes	970	830	1.110	950	1.190	1.020	810	700	—	—
Agolada ou Coruche.....	1.250	1.070	1.390	1.190	1.470	1.260	1.020	870	—	—
Quinta Grande.....	1.290	1.110	1.430	1.230	1.520	1.300	1.050	900	—	—
Amadora ou Queluz	260	220	190	160	270	230	420	360	—	—
Barcarena ou Cacem	340	290	260	220	340	290	510	440	—	—
Cintra e Sabugo	480	410	400	340	480	410	650	560	—	—
Mafra	610	550	480	410	580	510	800	720	—	—
Malveira.....	680	610	550	470	650	570	860	770	—	—
Paço d'Arcos até Parede.....	500	450	250	200	230	180	680	620	—	—
Estoril ou Cascaes.....	640	560	400	350	300	250	840	720	—	—

B) Instrumentos agrícolas

Por tonelada

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Lisboa-C. dos Soldados até B. Prata	Alcantara-Terra e Bemfica	Caes do Sodré até Pedrouços	Gaia	Porto Campanhã
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Olivaes ou Sacavem	200	400	520	—	—
Povoa.....	360	540	660	—	—
Alverca	440	640	760	—	—
Alhandra.....	520	720	840	—	—
Villa Franca	560	800	920	—	—
Carregado.....	670	920	990	—	—
Azambuja	850	1.030	1.080	—	—
Ovar	—	—	—	640	720
Esmoriz	—	—	—	420	500
Espinho	—	—	—	320	400
Granja	—	—	—	240	320
Amadora ou Queluz.....	360	260	380	—	—
Barcarena ou Cacem.....	480	360	480	—	—
Cintra e Sabugo.....	680	560	680	—	—
Mafra.....	800	680	800	—	—
Malveira	900	780	900	—	—
Paço d'Arcos até Parede.....	600	450	360	—	—
Estoril ou Cascaes.....	710	560	470	—	—

Condições particulares

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

§ unico. Por excepção, a distancia a contar pelo percurso total da linha de Vendas Novas para as expedições de mercadorias da 3.^a serie, procedentes da estação do Barreiro para qualquer estação das demais linhas exploradas por esta Companhia ou suas combinadas, será de 57 kilometros.

2.^a — **Impostos e despesas accessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas accessorias.

3.^a — **Fornecimento de material.** — Para os transportes de machinas agricolas e ainda de quaesquer outras remessas de vagões completos taxadas por esta tarifa, a Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos. Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados, nas condições do art. 10.^o da tarifa de Despesas Accessorias.

4.^a — **Retorno de encerados.** — E' concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas de machinas e de quaesquer outras mercadorias por vagões completos, effectuadas ao abrigo do art. 10.^o da Tarifa de Despesas Accessorias.

5.^a — **Massas indivisiveis de 3.000 até 15.000 kilogramas, cujo comprimento não exceda 6,5 metros.** — Ao transporte d'estes volumes, quando constituidos por mercadorias ao abrigo d'esta tarifa, serão applicados os preços da 1.^a série augmentados com as seguintes sobretaxas:

10 0/0	para os pesos indivisiveis de 3.000 até 5.000 kilogramas
20 0/0	» » » » » mais de 5.000 até 10.000 kilogramas
30 0/0	» » » » » « « 10.000 » 15.000 »

6.^a — **Pecas de mais de 6^m,5 até o maximo de 19^m,5 de comprimento e de peso indivisivel inferior a 3.000 kilogramas.** — Estes volumes serão taxados pelos preços da 1.^a série da presente tarifa, com sujeição aos seguintes minimos de peso, ou pagando como tal:

12 toneladas	para os objectos de mais de 6 ^m ,5 até 13 metros;
18	» » » » » 13 ^m » 19,5 »

§ unico. Quando fizerem parte da mesma remessa pecas de mais de 6^m,5 de comprimento e pecas de menor dimensão, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas como remessa distincta.

Quando, porem, os volumes de 6^m,5 ou menos, constarem de pertences ou accessorios das pecas grandes serão transportados gratuitamente até preenchimento dos minimos de peso acima indicados, sempre que estejam comprehendidos na classificação de mercadorias da presente tarifa.

7.^a — **Volumes cujo comprimento exceda 6^m,5 e que isoladamente pesem de 3.000 até 15.000 kilogramas.** — Estes volumes ficam sujeitos ás sobretaxas da condição 5.^a e aos minimos de peso fixados na condição 6.^a.

8.^a — **Carga e descarga dos volumes indivisiveis de 3.000 até 15.000 kilogramas.** — Incumbe aos expedidores e consignatarios efectuar com gente sua e por sua conta e risco a carga e descarga dos vagões, não cobrando a Companhia, em tal caso, os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Companhia prestar-se-ha, todavia, a tomar a seu cargo estas operações mediante o pagamento da respectiva taxa em harmonia com os artigos 4.^o e 5.^o da tarifa de Despesas Accessorias em vigor, salvo se não dispuzer dos meios proprios para as levar a efeito.

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 13 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912

Carvão vegetal, casca para cortumes, cortiça, etc.

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais
Aglomerados de carvão vegetal para combustivel (bolas) (2) . .	1	4. ^a	8	B-C	Cascas para curtimento, servidas (depois do banho ou infusão), a granel	4	5. ^a	7	—
Aparas de cortiça acondicionadas (2)	2	5. ^a	7	—	Cisco de carvão vegetal (2) . . .	1	4. ^a	—	B-C
Aparas de cortiça a granel (2) . .	2	4. ^a	5	—	Cortiça em bruto (2)	5	3. ^a	5	A-B
					» » pranchas (2)	5	3. ^a	5	A-B
					» » quadros (2)	6	1. ^a	5	B
					» » rolhas (2)	6	1. ^a	4	B
					» » virgem (2)	2	4. ^a	5	—
Bolas de carvão vegetal (combustivel) (2)	1	4. ^a	8	B-C					
					Desperdícios de cortiça acondicionados (2)	2	5. ^a	7	—
Carvão vegetal a granel (2) . . .	1	4. ^a	7	B-C	Desperdícios de cortiça a granel (2)	2	4. ^a	5	—
» » em sacos (2)	1	4. ^a	8	B-C					
Casca de azinho	3	2. ^a	7	B	Pó de carvão vegetal (2)	1	4. ^a	—	B-C
» » carvalho	3	2. ^a	7	B					
» » salgueiro	3	2. ^a	7	B					
» » sobre	3	2. ^a	7	B					
Cascas para curtimento de couros não designadas	3	2. ^a	7	B					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Preços especiais
Quadros (troços) de cortiça (2) . .	6	1. ^a	5	B	Rolhas de cortiça (2)	6	1. ^a	4	B
Raspa de cortiça acondicionada (2)	2	5. ^a	7	—					
Raspa de cortiça a granel (2) . .	2	4. ^a	5	—	Terra de carvão vegetal	1	4. ^a	—	B-C
Resíduos de carvão vegetal (cisco) (2)	1	4. ^a	—	B-C					
Resíduos das fabricas de cortumes (casca servida), a granel.	4	5. ^a	7	—					

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

(2) As mercadorias designadas com esta chamada não serão transportadas por esta tarifa, mas unicamente pela Tarifa Geral, entre as fronteiras de Elvas ou Marvão e Bemposta e as estações d'Abrantes até Santarem, todas inclusivé.

§ 1.º Preços de aplicação geral

Expedições de vagão completo, ou pagando como tal

Por tonelada

Kilometros	Réia				
	1. ^a série	2. ^a série	3. ^a série	4. ^a série	5. ^a série
Até 60	1.620	1.500	1.500	1.120	750
61 a 65	1.750	1.620	1.620	1.220	810
66 » 70	1.890	1.740	1.740	1.310	870
71 » 75	2.020	1.870	1.870	1.400	935
76 » 80	2.160	1.990	1.990	1.500	995
81 » 85	2.290	2.120	2.120	1.590	1.060
86 » 90	2.430	2.240	2.240	1.680	1.120
91 » 95	2.560	2.360	2.360	1.770	1.180
96 » 100	2.700	2.490	2.490	1.870	1.245
101 » 105	2.830	2.610	2.600	1.940	1.300
106 » 110	2.970	2.740	2.720	2.010	1.360
111 » 115	3.100	2.860	2.830	2.090	1.415
116 » 120	3.230	2.990	2.940	2.160	1.470
121 » 125	3.370	3.110	3.060	2.230	1.530
126 » 130	3.500	3.230	3.170	2.300	1.585
131 » 135	3.640	3.360	3.290	2.380	1.645
136 » 140	3.770	3.480	3.400	2.450	1.700
141 » 145	3.910	3.610	3.510	2.520	1.755
146 » 150	4.040	3.730	3.630	2.590	1.815
151 » 155	4.180	3.860	3.740	2.660	1.870
156 » 160	4.310	3.980	3.860	2.740	1.930

Kilometros	Réis				
	1. ^a série	2. ^a série	3. ^a série	4. ^a série	5. ^a série
161 a 165	4.450	4.100	3.970	2.810	1.985
166 » 170	4.580	4.230	4.080	2.880	2.040
171 » 175	4.710	4.350	4.200	2.950	2.100
176 » 180	4.850	4.480	4.310	3.030	2.155
181 » 185	4.980	4.600	4.420	3.100	2.210
186 » 190	5.120	4.720	4.540	3.170	2.270
191 » 195	5.250	4.850	4.650	3.240	2.325
196 » 200	5.390	4.970	4.770	3.320	2.385
201 » 205	5.520	5.100	4.870	3.370	2.430
206 » 210	5.660	5.220	4.970	3.420	2.475
211 » 215	5.790	5.350	5.080	3.470	2.525
216 » 220	5.930	5.470	5.180	4.520	2.570
221 » 225	6.060	5.590	5.280	3.580	2.615
226 » 230	6.190	5.720	5.390	3.630	2.660
231 » 235	6.330	5.840	5.490	3.680	2.710
236 » 240	6.460	5.970	5.590	3.730	2.755
241 » 245	6.600	6.090	5.700	3.780	2.800
246 » 250	6.730	6.210	5.800	3.830	2.850
251 » 255	6.870	6.340	5.900	3.890	2.895
256 » 260	7.000	6.460	6.010	3.940	2.940
261 » 265	7.140	6.590	6.110	3.990	2.990
266 » 270	7.270	6.710	6.210	4.040	3.035
271 » 275	7.410	6.840	6.320	4.090	3.080
276 » 280	7.540	6.960	6.420	4.140	3.130
281 » 285	7.670	7.080	6.530	4.200	3.175
286 » 290	7.810	7.210	6.630	4.250	3.220
291 » 295	7.940	7.330	6.730	4.300	3.270
296 » 300	8.080	7.460	6.840	4.350	3.315
301 » 305	8.210	7.580	6.940	4.400	3.345
306 » 310	8.350	7.710	7.040	4.460	3.375
311 » 315	8.480	7.830	7.150	4.510	3.410
316 » 320	8.620	7.950	7.250	4.560	3.440
321 » 325	8.750	8.080	7.350	4.610	3.470
326 » 330	8.890	8.200	7.460	4.660	3.500
331 » 335	9.020	8.330	7.560	4.710	3.530
336 » 340	9.150	8.450	7.660	4.770	3.565
341 » 345	9.290	8.570	7.770	4.820	3.595
346 » 350	9.420	8.700	7.870	4.870	3.625
351 » 355	9.560	8.820	7.970	4.920	3.655
356 » 360	9.690	8.950	8.080	4.970	3.685
361 » 365	9.830	9.070	8.180	5.020	3.720
366 » 370	9.960	9.200	8.280	5.080	3.750
371 » 375	10.100	9.320	8.390	5.130	3.780
376 » 380	10.230	9.440	8.490	5.180	3.810

Kilometros	Réis				
	1.ª série	2.ª série	3.ª série	4.ª série	5.ª série
381 a 385	10.370	9.570	8.600	5.230	3.840
386 » 390	10.500	9.690	8.700	5.280	3.875
391 » 395	10.630	9.820	8.800	5.340	3.905
396 » 400	10.770	9.940	8.910	5.390	3.935
401 » 405	10.900	10.070	9.010	5.440	3.965
406 » 410	11.040	10.190	9.110	5.490	4.000
411 » 415	11.170	10.310	9.220	5.540	4.030
416 » 420	11.310	10.440	9.320	5.590	4.060
421 » 425	11.440	10.560	9.420	5.650	4.090
426 » 430	11.580	10.690	9.530	5.700	4.120
431 » 435	11.710	10.810	9.630	5.750	4.155
436 » 440	11.850	10.930	9.730	5.800	4.185
441 » 445	11.980	11.060	9.840	5.850	4.215
446 » 450	12.110	11.180	9.940	5.900	4.245
451 » 455	12.250	11.310	10.040	5.960	4.275
456 » 460	12.380	11.430	10.150	6.010	4.310
461 » 465	12.520	11.560	10.250	6.060	4.340
466 » 470	12.650	11.680	10.350	6.110	4.370
471 » 475	12.790	11.800	10.460	6.160	4.400
476 » 480	12.920	11.930	10.560	6.210	4.430
481 » 485	13.060	12.050	10.670	6.270	4.465
486 » 490	13.190	12.180	10.770	6.320	4.495
491 » 495	13.330	12.300	10.870	6.370	4.525
496 » 500	13.460	12.420	10.980	6.420	4.555

§ 2.º Preços especiais

A) Cortiça em bruto, cortiça em pranchas

Expedições de vagão completo ou pagando como tal

De qualquer estação para as de **Lisboa-Caes dos Soldados, Poço do Bispo-Braço de Prata, Alcantara-Terra, Alcantara-Mar, Belem** ou vice-versa.

Por tonelada

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		91 a 95	2.114,0	131 a 135	2.932,0
Até 60	1.335,5	96 » 100	2.225,5	136 » 140	3.033,0
61 a 65	1.446,5	101 » 105	2.326,5	141 » 145	3.133,5
66 » 70	1.558,0	106 » 110	2.427,5	146 » 150	3.234,5
71 » 75	1.669,0	111 » 115	2.528,0	151 » 155	3.335,5
76 » 80	1.780,5	116 » 120	2.629,0	156 » 160	3.436,5
81 » 85	1.891,5	121 » 125	2.730,0	161 » 165	3.537,5
86 » 90	2.003,0	126 » 130	2.831,0	166 » 170	3.638,5

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
171 a 175	3.739,0	281 a 285	5.783,5	391 a 395	7.775,5
176 » 180	3.840,0	286 » 290	5.874,0	396 » 400	7.866,0
181 » 185	3.941,0	291 » 295	5.964,5	401 » 405	7.957,0
186 » 190	4.042,0	296 » 300	6.055,0	406 » 410	8.047,5
191 » 195	4.143,0	301 » 305	6.145,5	411 » 415	8.138,0
196 » 200	4.243,5	306 » 310	6.236,0	416 » 420	8.228,5
201 » 205	4.334,5	311 » 315	6.326,5	421 » 425	8.319,0
206 » 210	4.425,0	316 » 320	6.417,0	426 » 430	8.409,5
211 » 215	4.515,5	321 » 325	6.508,0	431 » 435	8.500,0
216 » 220	4.606,0	326 » 330	6.598,5	436 » 440	8.590,5
221 » 225	4.696,5	331 » 335	6.689,0	441 » 445	8.681,5
226 » 230	4.787,0	336 » 340	6.779,5	446 » 450	8.772,0
231 » 235	4.877,5	341 » 345	6.870,0	451 » 455	8.862,5
236 » 240	4.968,0	346 » 350	6.960,5	456 » 460	8.953,0
241 » 245	5.059,0	351 » 355	7.051,0	461 » 465	9.043,5
246 » 250	5.149,5	356 » 360	7.141,5	466 » 470	9.134,0
251 » 255	5.240,0	361 » 365	7.232,5	471 » 475	9.224,5
256 » 260	5.330,5	366 » 370	7.323,0	476 » 480	9.315,0
261 » 265	5.421,0	371 » 375	7.413,5	481 » 485	9.406,0
266 » 270	5.511,5	376 » 380	7.504,0	486 » 490	9.496,5
271 » 275	5.602,0	381 » 385	7.594,5	491 » 495	9.587,0
276 » 280	5.692,5	386 » 390	7.685,0	496 » 500	9.677,5

B) Mercadorias indicadas no quadro a seguir
Expedições de vagão completo ou pagando como tal
Por tonelada

Das estações abaixo para as de Gaia ou Porto-Campanhã, ou vice-versa	Mercadorias compreendidas nos grupos da classificação seguintes				Das estações abaixo para as de Gaia ou Porto-Campanhã, ou vice-versa	Mercadorias compreendidas nos grupos da classificação seguintes			
	1	3	5	6		1	3	5	6
	Réis	Réis	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Abrantes	2.590	5.180	3.830	—	Belver	2.900	5.800	4.350	—
Bemposta	2.700	5.390	4.040	—	Barca d'Amieira	3.010	6.010	4.460	—
Ponte de Sôr	2.900	5.800	4.350	—	Fratel	3.110	6.210	4.660	—
Torre das Vargens	3.010	6.010	4.460	—	Rodam	3.210	6.420	4.770	—
Chança ou Crato	3.110	6.210	4.660	—	Sarnadas	3.420	6.840	5.080	—
Portalegre	3.210	6.420	4.770	—	Castello Branco	3.630	7.250	5.390	—
Assumar	3.420	6.840	5.080	—	Alcains	3.730	7.460	5.590	—
Santa Eulalia	3.520	7.040	5.280	—	Lardosa	3.830	7.660	5.700	—
Elvas	3.730	7.460	5.590	—	Castello Novo	3.940	7.870	5.900	—
Cunheira	3.110	6.210	4.660	—	Alpedrinha	3.940	7.870	5.900	—
Pezo	3.320	6.630	4.970	—	Valle de Prazeres	3.940	7.870	5.900	—
Castello de Vide	3.420	6.840	5.080	—	Fatella-Penamacôr	4.040	8.080	6.010	—
Marvão	3.520	7.040	5.280	—	Granja	—	210	210	320
Alferrarede	2.700	5.390	4.040	—	Espinho	—	260	260	420
Mouriscas	2.800	5.590	4.250	—	Esmoriz	—	320	320	520
Alvega-Ortiga	2.800	5.590	4.250	—	Ovar	—	520	520	830

c) Mercadorias que formam o grupo 4 da classificação

**Por expedições do pezo minimo de 100 kilogramas ou pagando como tal,
sendo a mercadoria acondicionada; ou de vagão completo ou pagando como tal,
sendo o transporte feito a granel**

Por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata	Alcantara-Terra	Bemfica	Caes do Sodré até Pedrouços	Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata	Alcantara-Terra	Bemfica	Caes do Sodré até Pedrouços
Povoa	—	520	520	630	Pero Negro.	950	740	640	840
Alverca.	—	630	630	730	Dois Portos.	1.020	820	720	930
Alhandra.	—	690	690	790	Runa.	1.090	880	780	990
Villa Franca	520	760	760	860	Torres Vedras.	1.160	960	850	1 060
Carregado	570	840	840	950	Ramalhal.	1 280	1.070	970	1.170
Azambuja.	680	990	990	1.090	Outeiro.	1 390	1.180	1.080	1.290
Reguengo ou Sant'Anna	870	1.180	1.180	1.290	Bombarral	1.510	1.300	1.200	1.400
Valle de Santarem ou Santarem.	1.070	1.380	1.380	1.490	S. Mamede	1.620	1.410	1.310	1.520
Valle de Figueira	1.210	1.520	1.520	1.620	Obidos	1.680	1.470	1.370	1.580
Matto de Miranda	1.350	1.660	1.660	1.760	Caldas da Rainha	1.750	1.550	1.440	1.650
Torres Novas	1.470	1.790	1.790	1.890	Bouro ou S. Martinho	1 870	1.660	1.560	1.760
Cintra e Sabugo.	650	—	—	540	Cella ou Vallado.	2.050	1.850	1.740	1.950
Mafra	760	550	—	660	Oeiras até Parede.	580	—	—	—
Malveira	800	590	520	700	Estoril ou Cascaes.	670	—	520	—

Condições particulares

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

2.^a — **Impostos e despesas accessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despesas accessorias.

3.^a — **Fornecimento de material.** — A Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para as remessas de vagões completos taxadas por esta tarifa.

Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados nas condições do artigo 10.^o da tarifa de despesas accessorias.

4.^a — **Retorno de encerados.** — É concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas de vagões completos, effectuadas ao abrigo da presente tarifa, nas condições do artigo 10.^o da tarifa de despesas accessorias.

5.^a — **Armazenagem gratuita.** — É concedida armazenagem gratuita em caes descoberto :

As mercadorias do grupo 4, durante 40 dias na estação de partida até o maximo de 20 toneladas por expedidor, e durante 12 dias á chegada, na estação de Lisboa-Caes dos Soldados com o limite de 100 toneladas por consignatario;

Às mercadorias dos grupos 2, 5 e 6 durante 5 dias na estação de partida, até o maximo de 20 toneladas por expedidor, e durante 12 dias à chegada na estação de Lisboa-Caes dos Soldados até o maximo de 100 toneladas por consignatario.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legais em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 116.º da Tarifa Geral.

A presente anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1914.

O Director Geral

L. Forquenot

CAPITULO I

Vagões reservatórios para transporte de líquidos

Artigo 1.º — *Preço e capacidade dos vagões* — Para o transporte dos líquidos os vagões deverão ser de capacidade e peso adequados para os líquidos transportados.

Designação	Capacidade (litros)	Peso máximo (kg)
Álcool	1000	1000
Ácido	1000	1000
Espirito de vinho	1000	1000
Óleo de motor	1000	1000
Óleo de lubrificação	1000	1000
Petróleo	1000	1000
Vinho	1000	1000

Artigo 2.º — Os líquidos a serem transportados deverão ser acondicionados em recipientes adequados para o transporte.

Artigo 3.º — *Preço e aplicação dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de líquidos deverão ser alugados e utilizados de acordo com as condições estabelecidas no regulamento.

Artigo 4.º — *Capacidade e peso dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de líquidos deverão ter capacidade e peso adequados para os líquidos transportados.

CAPITULO II

Vagões para transporte de gado

Artigo 1.º — *Preço e aplicação dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de gado deverão ser alugados e utilizados de acordo com as condições estabelecidas no regulamento.

Artigo 2.º — *Capacidade e peso dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de gado deverão ter capacidade e peso adequados para o gado transportado.

CAPITULO III

Artigo 1.º — *Preço e aplicação dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de mercadorias deverão ser alugados e utilizados de acordo com as condições estabelecidas no regulamento.

Artigo 2.º — *Capacidade e peso dos vagões* — Os vagões reservados para o transporte de mercadorias deverão ter capacidade e peso adequados para as mercadorias transportadas.

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 N.º 14 — PEQUENA VELOCIDADE****Em applicação desde 20 de Janeiro de 1912****Disposições diversas para transportes em vagões pertencentes aos expedidores ou consignatarios ou por elles postos á disposição do caminho de ferro**

CAPITULO I

Vagões reservatorios para transporte de liquidos

Artigo 1.º — **Peso e densidade dos liquidos.** — Para o calculo do peso dos carregamentos adoptar-se-hão as seguintes proporções:

Aguardente	cada litro 925 grammas
Alcool	» » 850 »
Azeite	» » 915 »
Espirito de vinho.	» » 850 »
Oleo de petroleo	» » 800 »
» » purgueira	» » 924 »
Petroleo.	» » 800 »
Vinho comum	» » 980 »

§ unico. — Os liquidos cuja densidade não se ache acima indicada serão taxados pelo peso liquido da carga.

Artigo 2.º — **Preços a aplicar aos vagões carregados:** — Tarifas internas (geral ou especial) respectivamente indicadas na Classificação Geral de Mercadorias, pelos preços mais reduzidos e pelo peso correspondente á capacidade total de cada reservatorio, com sujeição ao minimo de 10:000 kilogramas ou pagando como tal.

Os excedentes d'este minimo serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogramas. As despesas accessorias serão cobradas segundo a respectiva tarifa.

§ unico. — Quando a tara do vagão-reservatorio exceder 10 toneladas será o excesso taxado como carga.

CAPITULO II

Vagões para transporte de gado

Artigo 1.º — **Preços a aplicar aos vagões carregados:** — Os correspondentes a pisos pelas tarifas internas (geral ou especial) respectivamente indicadas na Classificação Geral de Mercadorias, e pelo minimo de dois pisos ou pagando como tal para os vagões de mais de um piso.

§ unico. — **Vagões de superficie superior a 14 metros quadrados por piso.** — Quando a superficie do leito de cada piso ultrapassar 14 metros quadrados, acrescerá ao preço indicado n'este artigo a sobretaxa de 5 0/0 por metro quadrado ou fracção de metro quadrado excedente.

CAPITULO III

Vagões fechados, de bordas ou simples plataformas, para transporte de mercadorias não designadas nos capitulos precedentes

Artigo 1.º — **Preços a aplicar aos vagões carregados:** — Os das tarifas internas (geral ou especial) respectivamente indicadas na Classificação Geral de Mercadorias, pelos preços mais reduzidos e pelo minimo de

peso exigido para vagão completo da mercadoria a transportar. Tratando-se de carregamentos constituídos por mercadorias a que sejam applicaveis taxas diversas ter-se-ha em vista o que, a respeito de *agrupamentos*, determinam as Condições Geraes de Aplicação das tarifas especiaes internas de Pequena Velocidade.

As despesas accessorias serão cobradas segundo a respectiva tarifa.

§ unico. — Quando a tara do vagão exceder 10 toneladas, será o excesso considerado como carga.

Condições particulares

1.^a — **Bonificação a descontar na taxa do transporte em cheio, na ocasião do pagamento d'esta, a titulo de utilização do material:** — 5 reis por vagão e kilometro de percurso.

2.^a — **Taxa dos vagões vasio.** — Quando o peso (tara) de cada vagão vasio não exceder 10:000 kilogramas, a taxa será de 20 reis por vehiculo e kilometro.

Quando a tara exceder 10:000 kilogramas, a taxa será calculada á razão de 2 reis por kilometro e tonelada indivisivel de tara, não podendo, porém, ser inferior a 30 reis por vehiculo e kilometro.

§ 1.^o — Estes preços comprehendem as despesas de manutenção e o imposto de transito.

§ 2.^o — Nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, estes preços serão calculados pela soma das distancias d'applicação.

3.^a — **Taxa de estacionamento de vagões:**

a) **Vagões carregados:** — Taxas da Tarifa de Despesas Accessorias, como se o material fosse da Companhia.

b) **Vagões vasio:** — 100 reis por vagão e periodo indivisivel de 24 horas.

4.^a — **Restricção a uma remessa por vagão:** — Cada vagão conterá uma só expedição, isto é, não poderá ser expedido para mais de um destino de cada vez, nem á entrega de mais de um consignatario.

5.^a — **Preenchimento das notas de expedição:** — O remetente terá que reproduzir na nota de expedição as marcas, numeros ou outros signaes particulares que sejam o distinctivo de cada vagão.

6.^a — **Fecho, resguardo ou precintagem dos vagões:**

a) **Vagões reservatorios:** — Os vagões reservatorios deverão, pelos expedidores, ser fechados á chave ou selados com sêlos de chumbo.

A companhia será responsavel, tão sómente, pela inviolabilidade das fechaduras, cadeados, ou sêlos até que se verifique a entrega dos vagões aos consignatarios ou seus representantes, não lhe cabendo suportar indemnisações de genero algum pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas quando os cadeados, fechaduras ou sêlos se achem intactos ao realizar a dita entrega.

b) **Vagões não reservatorios:** — Os transportes feitos em vagões não reservatorios, ficam para todos os efeitos, subordinados ás condições em vigor para os transportes ordinarios feitos em material da Companhia.

Os vagões jaulas e os vagões fechados, poderão, quando os expedidores assim o desejem, ser fechados ou selados, observando-se tudo quanto se preceitua na alinea anterior para os vagões reservatorios.

7.^a — **Carga e descarga:**

a) **Vagões reservatorios.** — A carga e descarga serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios e nos locaes das estações que lhes forem designados pelos respectivos Chefes.

b) **Vagões não reservatorios.** — A carga e descarga d'estes vagões poderão ser feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios ou ser deixadas a cargo da Companhia nas condições da tarifa de Despesas Accessorias.

8.^a — **Pequeno material para fixação, resguardo, carga e descarga.** — Os expedidores ou consignatarios dos vagões, fornecerão as pranchas, cordas, encerados ou quaesquer outros utensilios necessarios para fixar ou resguardar a carga bem como para efectuar o carregamento ou a descarga. Quando tenham que transitar juntamente com o vagão, serão esses utensilios descriminados na respectiva nota de expedição, sendo, então, considerados para todos os efeitos, como pertences do vagão.

9.^a — **Entrega e recepção dos vagões.** — Os expedidores ou consignatarios devem verificar, em presença

dos empregados competentes da Companhia e nas estações de partida e de chegada, o estado em que os vagões e seus pertences forem recebidos ou entregues pela Companhia.

N'esta ocasião farão, por escripto, as declarações ou reservas que entenderem por convenientes. Faltando estas, terão valor, unicamente, as que fizerem os empregados do Caminho de Ferro, entendendo-se que os donos do material ou os seus expedidores ou consignatarios, segundo os casos, com estas ultimas se conformam por completo.

10.^a — Admissão dos vagões á circulação: — Para os vagões serem admitidos a circular nas linhas exploradas por esta Companhia teem que ser previamente examinados e definitivamente aceitos pelo seu Serviço de Material e Tracção e pela Fiscalisação do Governo.

O peso total de cada vagão de dois eixos, carregado, não poderá ser superior a 24 toneladas.

11.^a — Características dos vagões: — Os vagões devem ter, dos dois lados, inscripção bem clara e patente:

- a) das iniciaes do nome ou titulo do proprietario;
- b) do numero de ordem e letra da serie, determinados de acordo com a Companhia;
- c) da tara (peso em vazio), expressa em kilogramas;
- d) da carga maxima do vagão, expressa em kilogramas;
- e) da lotação (capacidade maxima do reservatorio) expressa em litros, para os vagões-reservatorios; superficie total dos leitos dos pisos, expressa em metros, para os vagões-jaulas; finalmente, carga maxima que podem supportar, expressa em kilogramas, para os vagões a que se referem os capitulos II e III d'esta tarifa.

Todos hão de ter tubos de intercomunicação e ligações para o freio de vacuo adoptado pela Companhia; os orgãos de tracção e de choque serão tambem do typo usado pela Companhia e, por grupo de quatro a expedir simultaneamente deve um dos vagões ser munido de freio manual de torno, egualmente do modelo usado pela Companhia, colocado em guarita accessivel de qualquer dos lados da via.

12.^a — Lubrificação dos vagões: — Os vagões serão entregues á Companhia promptos a circular, com as caixas de lubrificação bem providas.

Em transito, unicamente, tomará a Companhia a lubrificação a seu cargo como se o material fosse seu.

13.^a — Conservação dos vagões: — A conservação dos vagões incumbe, em absoluto, a quem os entregar á Companhia.

Deverão ser mantidos em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, eixos, molas, engates e caixas de lubrificação.

14.^a — Reparções dos vagões: — As reparações que os vagões carecerem em transito serão feitas pela Companhia e pagas por quem a esta os houver entregado.

As pequenas peças para substituição serão dos typos adoptados pela Companhia; e d'ellas deve possuir o proprietario dos vagões uma porção de sobreceleste, prompta a ser entregue sem demora á Companhia, sempre que esta o peça.

15.^a — Deposito de vagões: — A Companhia poderá transferir os vagões de onde se encontrem descarregados para qualquer ponto á sua escolha, onde mais lhe convenha conserval-os em deposito. Estas transferencias são isentas da taxa de percurso em vazio, sendo n'este caso o material considerado estacionado para todos os effeitos.

16.^a — Responsabilidade por avarias: — Pelas avarias que os vagões sofram não terá a Companhia responsabilidade alguma, quando forem devidas a caso fortuito, força maior, culpa dos proprietarios, expedidores ou consignatarios ou da sua gente e vicio ou defeito proprio dos vehiculos ou da carga transportada.

Se outra causa as motivar repara-as-ha a Companhia á sua custa, não ficando obrigada, comtudo, a indemnisação alguma pela detenção ou paragem forçada do material, até que se ache em estado de circular.

N. B. — A presente tarifa é extensiva aos transportes de ou para as linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro e da Beira alta sendo as taxas dos vagões cheios estabelecidas pelas tarifas especiaes combinadas que correspondam, segundo o trajecto a percorrer, ou na sua falta, pela ligação das tarifas internas (geraes ou especiaes) de cada administração.

Em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente tarifa vigoram, respectivamente, as condições da tarificação em vigor.

A presente tarifa anula e substitue, para todos os effeitos, a tarifa especial n.º 15 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Janeiro de 1907, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

TARIFA ESPECIAL N.º 103 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 25 de Janeiro de 1912

**TRANSPORTE DE ADUBOS E CORRECTIVOS
ACONDICIONADOS OU A GRANEL**

Por expedições de vagões completos de minimo de 10:000 kilos ou pagando como tal

Das estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Braço de Prata, Povoas, Alcantara-Terra ou Mar,
Caes do Sodré (Caes de Santos) e Vendas Novas (Transmissão) para qualquer estação das linhas da Companhia dos Caminhos
de Ferro da Beira Alta e suas combinadas, sem reciprocidade**VIA PAMPILHOSA****NOMENCLATURA**

Adubos agricolas
 " chimicos
 " compostos
 " " concentrados
 " elementares
 " mixtos
 " organicos compostos
 Algas marinhas
 Animaes mortos para guano
 Aparas de chifres
 " " chinelos
 " " couro
 " " ossos
 " " pelles
 " " sola
 Azotato de potassio (de potassa — salitre, nitro)
 Azotato de sodio (de soda)
 Bagaço das fabricas de destilação (excepto o de figo e o de uva)
 Bagaço das fabricas de oleos (excepto os alimentares)
 Borrás de assucar
 " ou residuos não designados, do fabrico do gaz de iluminação
 Cal amoniacal
 " azotada (cyenamida)
 " cyenamida (cal azotada)
 " da depuração do gaz de iluminação
 Calça
 Cascas de sementes oleoginosas
 Chifres em pó
 Chloreto de potassio (de potassa)
 Chlorhydrato de potassio (de potassa)
 Cinzas de carvão vegetal ou mineral
 " " fornos de cal
 " " madeira
 " " materias organicas, não designadas
 Cinzas de ossos
 Conchas partidas ou trituradas (adubo)
 Cré phosphatada

Desperdícios de chifres
 " " chinelos
 " " couro
 " " ossos
 " " pelles
 " " sola
 Despojos de carniceria, não designados (excepto carnes, miudezas, chifres e unhas)
 Detritos de cal
 " " materias organicas, não designadas
 Esterco
 Estrumes não designados (excepto lixo de pombo)
 Folhas (ou matto) para adubo
 Gesso cru em pó
 " " " pedra
 Guano artificial ou natural
 Humus (terra vegetal)
 Imundicies
 Kainite
 Lamas
 Lichens para adubo
 Limos
 Lixo commum não designado
 Lodo
 Margas (terras)
 Massa de bagaços de sementes oleoginosas (excepto as alimentares)
 Massa de purgueira
 Materias feacas
 Matto comprimido
 Mexoalho
 Molico (limos)
 Negro animal servido das refinações
 Nitrato de potassio (de potassa — nitro ou salitre)
 Nitrato de sodio (de soda)
 Nitro (nitrato de potassio — salitre)
 Ossos em pó
 Pasta de bagaço de sementes oleoginosas (excepto as alimentares)

Pedra de gesso
 Phosphato de calcio (de cal) em bruto, em pedra, em pó ou triturado
 Phosphatos de desphosphoração, em bruto
 Phospho-guano
 Poudrette (adubo)
 Pyrites queimadas
 Raspa de cascos de animaes, para adubo
 " " chifres, para adubo
 " " couro
 " " pelles
 " " unhas, para adubo
 Resalga (sal commum, servido)
 Residuos de carniceria, não designados (excepto carnes, miudezas, chifres e unhas)
 Residuos de destilação, não designados (excepto os de figo e os alimentares)
 Residuos da fabricação de assucar (excepto os alimentares)
 Residuos da fabricação de féculas (excepto os alimentares)
 Residuos da fabricação de oleos (excepto os alimentares)
 Residuos de lã, para adubo
 Residuos e fragmentos corneos, osseos e pilosos, não designados
 Residuos não designados do fabrico do gaz de iluminação
 Sal commum, servido (resalga)
 Salitre (azotato de potassio, nitro)
 Sangue secco
 Sargaço secco
 Sulphato de ammonio (de ammonia)
 " " calcio (de cal)
 " " potassio (de potassa)
 Superphosphato de calcio (de cal) mineral
 " " " " " de desphosphoração
 Terra vegetal
 Tojo comprimido
 Trapo de lã sujo, para adubo

Preços nos percursos dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Das estações abaixo designadas para Pampilhosa (Transmissão)	Por tonelada Réis
Lisboa-Caes dos Soldados ou Vendas Novas (Transmissão)	1.440
Braço de Prata.....	1.370
Povoa.....	1.290
Alcantara-Terra	1.450
Alcantara-Mar ou Caes do Sodré (Caes de Santos)	1.500

Preços no percurso das linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

POR TONELADA

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
1 a 30	360	86 a 90	880	146 a 150	1.100
31 a 35	420	91 a 95	915	151 a 155	1.115
36 a 40	480	96 a 100	950	156 a 160	1.130
41 a 45	540	101 a 105	965	161 a 165	1.145
46 a 50	600	106 a 110	980	166 a 170	1.160
51 a 55	635	111 a 115	995	171 a 175	1.175
56 a 60	670	116 a 120	1.010	176 a 180	1.190
61 a 65	705	121 a 125	1.025	181 a 185	1.205
66 a 70	740	126 a 130	1.040	186 a 190	1.220
71 a 75	775	131 a 135	1.055	191 a 195	1.235
76 a 80	810	136 a 140	1.070	196 a 200	1.250
81 a 85	845	141 a 145	1.085	201 a 205	1.265

CONDIÇÕES

1.^a — **Despesas accessorias** — Aos preços da presente tarifa accresce o custo das despesas de manutenção e transmissão, applicadas ao peso taxado, e segundo as tarifas de despesas accessorias em vigor na data da expedição.

2.^a — **Fornecimento de material** — As linhas combinadas não se obrigam a fornecer para estes transportes vagões fechados, auctorisando, porem, os expedidores a resguardar a mercadoria com encerados seus ou alugados aos Caminhos de Ferro.

3.^a — **Retorno dos encerados** — As linhas combinadas encarregam-se, ex-officio, de devolver á estação de procedencia immediatamente á retirada da remessa os encerados que tiverem servido para resguardo da mercadoria, mediante o pagamento de 40 réis por cada encerado (20 réis para cada Administração). Este retorno será feito sem responsabilidade para os Caminhos de Ferro.

4.^a — **Prazos de transporte** — As linhas combinadas reservam-se a faculdade de ampliar, por mais 8 dias, o prazo de entrega d'estas remessas, sem que por esse facto haja direito a reclamações.

5.^a — **Applicação de officio** — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar por escripto, na nota de expedição, a applicação d'outra tarifa.

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

Lisboa, 10 de Janeiro de 1912.

O Engenheiro Sub-Director
Ferreira de Mesquita

Exp. 865

Exploração—Serviço do Trafego

1:000 exemplares

AVISO AO PUBLICO

TARIFA GERAL

PEQUENA VELOCIDADE

Horas d'abertura e encerramento das estações

Em virtude da alteração da hora oficial a partir de 1 de Janeiro de 1912, o artigo 6.º do Capitulo VII da Tarifa Geral em vigôr nas linhas d'esta Companhia, relativo ás **Disposições applicaveis a todos os transportes em pequena velocidade**, é modificado pela fórma seguinte:

Artigo 6.º — As estações estarão abertas para a recepção e entrega de mercadorias e mais objectos: de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7,30 horas até ás 18,30 e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8,30 horas até ás 17,30.

Nos domingos e dias officialmente decretados como feriados as estações abrirão ás mesmas horas, mas fecharão ás 12,30.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1912.

O Administrador Delegado

Luiz Ferreira da Silva Vianna.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DO TRAFEGO

DIREITOS DE MANUTENÇÃO, TRANSMISSÃO E TRASBORDO, A COBRAR PARA AS LINHAS PORTUGUEZAS, NAS REMESSAS EM SERVIÇO COMBINADO

Desde 20 de Janeiro de 1912

De	Para	Participes	Bagagens ⁽¹⁾ , recovagens, dinheiro em cobre ou bronze, animais pequenos taxados a peso e mercadorias de grande ou pequena velocidade		Veículos terrestres		Embarcações		Cavallos, bois, vacas, potros, garranos, mulas ou jumentos		Vitellos ou porcos		Carneiros, cabras, ovelhas, chibros, cabritos, cordeiros e leitões		Animas de qualquer das especies antes design.		Cães taxados por cabeça		Animas ferozes ou outros não indicados n'esta tabella (excepto os taxados a peso)		Dinheiro (excepto sobre ou bronze) e valores		Transportes funebres		Material circulante, para caminhos de ferro, transitando sobre as suas rodas	
			por 1:000 kilog.	cada vehiculo	cada uma	cada um	cada um	cada um	cada um	cada um	cada um	cada um	cada um	cada um	cada vag. completo	cada um	Manut. por cabeça	Manut. por wagon	Transmissão por cabeça	Transmissão cada 50000	Transmissão cada 100000	por caixa ou urna	Manut. por eixo	Transmissão por vehiculo		
Cam. ^{as} de F. Portuguezas	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	100	100								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	200	—								
Minho e Douro, Via larga ⁽³⁾ (6)	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	100	100								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	200	—								
	M. D.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	100	100								
Minho e Douro, V. reduzida ⁽⁴⁾	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	M. D.		400	250	250	90	60	20	550	20	50	175	40	—	20	280	—	—								
Beira Alta..... (5)	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	100	100								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	200	—								
	B. A.		400	300	(2)	100	90	20	700	—	—	—	—	—	—	360	—	—								
Ramal de Vizeu..... (7)	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	B. A.		400	300	(2)	100	90	20	700	—	—	—	—	—	—	360	—	—								
	C. N.		300	200	(2)	70	55	15	450	10	—	—	20	5	—	230	—	—								
Foz-Tua a Mirandella...	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	M. D.		450	275	250	100	65	22,5	600	25	50	175	50	21,25	25	305	—	—								
	C. N.		250	175	(2)	60	50	12,5	400	5	—	—	10	13,75	25	205	—	—								
Carvalhaes a Bragança...	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	M. D.		450	275	250	100	65	22,5	600	25	50	175	50	21,25	25	305	—	—								
	C. N.		650	425	(2)	150	115	32,5	950	25	—	—	50	13,75	25	485	—	—								
Companhia de Guimarães	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	M. D.		400	250	250	90	60	20	550	20	50	175	40	—	20	280	—	—								
	C. G.		300	200	200	70	50	15	450	10	—	—	20	—	10	230	—	—								
Companhia do Porto á Povoa e Famalicão.....	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	—	—								
	M. D.		400	250	250	90	60	20	550	20	50	175	40	—	20	280	—	—								
	P.P.F.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	5	—	230	—	—								
Companhia do Valle do Vouga.....	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	105	350	—	—	—	360	—	—								
	V.V.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	—	—								
Madrid-Caceres-Portugal	S. S.		300	200	200	70	50	15	450	10	50	175	20	—	10	230	100	100								
	C. P.		400	(2)	(2)	100	80	20	700	—	100	350	—	—	—	360	200	—								
Madrid Zaragoza Alicante																										

(1) **Bagagens.** — As despesas de manutenção e transmissão incidem unicamente sobre o peso excedente, excepto nas Companhias da Beira Alta e Nacional de Caminhos de ferro, que incidem sobre o peso bruto.

(2) Taxa a peso segundo a 1.^a columna de preços.

(3) As linhas de via larga são: Minho, Douro, Ramal de Braga e Ramal da Alfandega.

(4) As linhas de via reduzida são: Valle do Corgo (Regoa a Vidago) Valle do Tamega (Livrção a Amarante e seu futuro prolongamento até Chaves), e Pocinho a Miranda (Pocinho a Carviães e seu futuro prolongamento até Miranda).

(5) Os direitos, correspondentes á Beira Alta, nas procedencias ou destinos da Companhia de Salamanca á Fronteira (ou mais além), são iguaes aos que lhe são attribuidos nos casos de procedencias nossas para o ramal de Vizen.

(6) Os direitos, correspondentes ao Minho e Douro, nas procedencias ou destinos das linhas de Orense a Vigo e de Salamanca á Fronteira (ou mais além), são iguaes aos que lhe são attribuidos nos casos de procedencias nossas para a Companhia de Guimarães.

(7) Nas remessas a que corresponde a applicação de tarifas pelas quaes incumbem aos expedidores e consignatarios a obrigação de effectuarem, de sua conta, as operações de carga e descarga, além das taxas aqui indicadas, para a Beira Alta, são por ella cobrados 100 réis por tonelada a titulo de trasbordo em Santa Comba.

Fica pela presente anulada a tabella anterior.

(Reimpressão de Janeiro de 1911.)

(Para juntar á tarifa de despesas accessorias).



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

6.^a Ampliação á tarifa especial interna n.º 1 Grande velocidade

(Approvada por despacho ministerial de 18 de Janeiro de 1912)

EM VIGÔR DESDE 25 DE JANEIRO DE 1912

Esta tarifa é ampliada como segue:

§ 5.º—Preços especiaes

Das estações além de S. Marcos para as de Barreiro ou Lisboa:

Transporte de couve e repolho em saccos:

Maximo cobravel, por tonelada 3\$600 réis

Minimo de peso por expedição—100 kilogrammas ou pagando como tal.

Vigoram, para o § 5.º, as condições geraes d'esta tarifa, bem como a 1.^a e 2.^a das condições especiaes dos §§ 2.º e 3.º

Lisboa, 15 de Janeiro de 1912.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp. n.º 1393