

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

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

Proprietário-diretor

L. de Mendonça e Costa

Redactores efectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

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

NUMERO 619

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

LISBOA, 1 de Outubro de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa Geral para Transportes, por grande e pequena velocidade (em vigor desde 1 de outubro de 1913). — Aviso ao Público: 5.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 40 (P. V.). — Aviso ao Público: 9.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). — Aviso ao Público: 2.º additamento à classificação geral (P. V.). — Aviso ao Público: 3.ª ampliação à tarifa especial interna n.º 3 (P. V.).

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 207 (P. V.) Transporte de baterias de acumuladores eléctricos. — Aviso ao Público — Aveiro-Canal: Abertura à exploração provisória.



SUMMARIO

Paginas

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares, por Fernando de Sousa.....	293
A linha-férrea himalalana de Darjeeling, por Mello de Mattos.....	294
Parte Official. — Ministerio do Fomento. Repartição de Caminhos de Ferro Pessoal. — Ministerio das Colónias. Direcção Geral das Colónias. Decreto n.º 136.....	296
O tratado do comércio com a Hespanha, por Fernando de Sousa.....	298
Arbitragem obrigatória.....	299
Os caminhos de ferro ingleses em 1912.....	300
Viagens e Transportes.....	302
Notas de um viajante.....	303
Camões em Paris.....	304
A futura exposição de Barcelona.....	304
Linhas Portuguezas. — Companhia Portugueza. — Valle de Vouga — Angola. — Parte financeira	304
Carteira dos Accionistas.....	304
Boletim Commercial e Financeiro.....	304
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	305
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.....	305
Linhas Extrangeiras. — Hespanha — França — Alemanha — China.....	306
Publicações recebidas.....	306
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório (continuação).....	306
Arrematações.....	307
Agenda do Viajante.....	308
Horário dos comboios.....	308



O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares

II(*)

No prosseguimento da analyse, que empreendi, da notável monographia de D. Eduardo Maristany, merece particular atenção a sua exposição e critica dos inconvenientes que a transformação de via remediaria, bem como dos que d'ella resultariam; porque toda a medalha tem o seu reverso.

E' manifesto o incommodo que aos passageiros advém das mudanças de carruagens no meio de uma viagem.

Procura-se hoje evitar-lho quanto possível pela circulação de carruagens directas para os centros mais importantes, não se podendo porém contar com a sua supressão mesmo n'uma rede de via uniforme, em vista do estreitamento das suas malhas e da multiplicidade das estações a considerar.

Mesmo nas fronteiras em que se ligam vias de igual largura, o prosseguimento dos passageiros nas mesmas carruagens constitue excepção, graças ás formalidades alfâ-

degarias e ás da troca de material. Claro está que essa excepção se tornaria cada vez mais frequente se na fronteira pyrenaica não houvesse a barreira ao presente insuperável que pela diferença de via impede a circulação de carruagens. O movimento internacional de transito entre a Europa central e os portos de Vigo, Leixões, Porto, Gibraltar, Algeciras e Cadiz avolumar-se-hia consideravelmente se todas as facilidades lhe fossem offerecidas e a sua importancia crescente tornaria mais frequente o exame das bagagens de mão pelos agentes fiscaes nas carruagens sem obrigar os passageiros a descer. E como as bagagens despachadas poderiam seguir em transito, sem serem abertas, realizar-se-hia considerável economia de tempo e trabalho.

No horário actual do Sud-Express é facil notar a diferença. Em quanto na fronteira Ce Portugal a paragem é de 15 ou 16 minutos, na fronteira francesa é de 29 ou 36 minutos, conforme o sentido.

Observa o Sr. Maristany que se não deve ligar ao trasbordo na fronteira maior importancia que n'outros pontos do interior do paiz, por não se poderem offerecer carruagens directas a todas as estações, e de passagem pondera que em certos casos o deslocamento originado pelas formalidades fiscaes, é compensado pela passagem para carruagens limpas que começem viagem, o que as torna mais apreciaveis que as anteriores depois de longo percurso.

Não acompanharemos inteiramente o illustre engenheiro no seu proposito de reduzir ao minimo a valia da circulação de carruagens directas, que infelizmente só dentro da peninsula se pôde em parte realizar. O melhoramento da balastragem das linhas, da ventilação e limpeza das carruagens, diminue o valor do argumento que referi.

Se para os passageiros é sobretudo essa circulação directa ideal sedutor, não são menos para ponderar os estorvos para o tráfego de mercadorias resultantes da baldeação forçada. Cita-se na monographia o exemplo da fronteira Portbou-Cerbère em que a exportação de laranja e de legumes, em quantidade que atinge 250 a 300 vagões diarios, determina perdas de tempo, obstrucção das estações, paralyzação de material, complicação de manobras, avarias dos generos baldeados, que veem muitas vezes a grane! E se se trata do emprego de frigoríficos, de vagões reservatorios, etc., são obvios os inconvenientes do trasbordo.

De ser porém a via uniforme nas fronteiras, não se segue que todas as mercadorias sigam sem baldeação. A isso se oppõem, para certas, as exigencias da verificação fiscal. Nem para todas as estações de destino pôde ser transferida a que deve ser feita na fronteira, e para a fazer não prescinde em muitos casos a Alfandega da descarga da mercadoria. Não se pôde pois dizer em absoluto que basta unificar as vias para evitar os trasbordos, embora sejam consideravelmente reduzidos em numero.

Da sua analyse conclue o Sr. Maristany:

a) Que o tráfego interno da Hespanha nada ganharia com o estreitamento de via, que aproveitava tão sómente a uma fracção do tráfego internacional.

* (Vide a *Gazeta* de 16 de Setembro de 1913).

b) Que as vantagens seriam diminutas para o tráfego de passageiros, pois só aos expressos e comboios de luxo seria evitada a visita das bagagens na Alfandega.

c) Que as incontestáveis vantagens para as mercadorias nem a todos aproveitariam, embora sejam ponderosas, por se evitarem as despesas de trasbordo, as avarias, as demoras, as complicações de serviço nas estações da fronteira, as paralyzações de material.

A possibilidade de passagem dos vagões occasionaria dificuldades, por se não equilibrarem assás as correntes do tráfego, dando logar a intensidade da exportação em dado momento a um verdadeiro exodo de vagões, com as consequentes perturbações do serviço interno. Por outro lado, nem só da identidade de tipo de via depende a possibilidade da circulação reciproca de vagões.

E preciso ter ainda em conta o limite de peso por eixo compatível com as pontes metálicas e carris pouco reforçados de certas linhas.

Os inconvenientes principais contrapostos à transformação alvitada, são: o enorme dispendio por ella exigido; as perturbações e prejuízos no periodo de transição forçosamente longo; o perigo de absorção temporaria de vagões em vista da situação da Hespanha no extremo da Europa e do considerável excesso da exportação em determinadas ocasiões.

*

Não se contenta o Sr. Maristany com formular os argumentos que reproduzimos; procura avaliar em numeros, quanto possível approximados, os prejuízos e as vantagens.

Não é essa a parte menos interessante do seu trabalho, que acompanharemos em cada uma das suas partes, resumindo-o.

1.ª vantagem — *Supressão do trasbordo dos passageiros.* — Embora se não possa traduzir em cifra, alguns dados estatísticos são adduzidos para mostrar o seu grau de importância.

A Companhia do Norte, teve em 1911, 512:352 passageiros que atravessaram a fronteira de Irun n'um total de 13:312:871. A de M. P. A. teve em Cerbère-Portbou 218:367 sendo o movimento total de 13:852:552. No conjunto os passageiros internacionaes representam 1,58 % do total.

Se a comparação se fizer com os 39:901:040 de todas as linhas hespanholas, a percentagem desce a 1,84, sendo ainda reduzida na memoria a 0,55 % para os que realmente passam em comboios de luxo e rápidos, sem trasbordo.

2.ª vantagem — *Supressão das despesas de trasbordo das mercadorias.* — É posta a hypothese de ser poupada a baldeação a toda a exportação, de produções naturaes, e a metade da importação.

O movimento em 1911 foi o seguinte:

	Exportação	Importação
Irun	27:065	87:773
Portbou	142:587	65:444
Total....	169:652	153:227

O movimento total em Hespanha foi de 21.650:775 toneladas, representando pois o tráfego internacional 1,5 % de aquelle.

Supondo que 246:000 toneladas evitariam o trasbordo e que o tráfego cresceu por isso 25 %, a economia realizada, à razão de 1 peseta por tonelada, seria de 307:000 pesetas.

Poder-se-hia ser mais largo na previsão do aumento do tráfego, não sendo impossível atingir a economia de 400:000 pesetas.

3.ª vantagem — *Diminuição de quebras e avarias.* — Tem manifesta importância, mas não é possível avaliá-la em numeros.

4.ª e 5.ª vantagens — *Acceleração do transporte de mercadorias e simplificação do serviço nas estações da fronteira.* — Acham-se estas vantagens nas condições das anteriores.

6.ª vantagem — *Supressão da paralyzação do material.* — Suppõe o Sr. Maristany que se poupasse 2 dias, o que dá para o numero de vagões, calculado como aíra se indicou para a exportação e importação, de 71:542 vagões-dias, o que representa a 2 pesetas, cerca de 143:000 só para a fronteira Portbou-Cerbère.

A esta cifra deveria juntar-se a que corresponderia a Irun-Hendaia. Poder-se-hia legitimamente chegar a um total de 200:000 pesetas.

7.ª vantagem — *Diminuição da obstrucção das estações.* — Não se podem fixar numeros para a avaliar.

Processo analogo da apreciação é em seguida aplicado aos inconvenientes, o primeiro dos quaes, *custo da transformação*, é objecto de estudo minucioso em capítulo subsequente, para a rede M. Z. A., servindo os resultados obtidos de base para a estimativa de toda a rede hespanhola. A seu tempo daremos d'elles conta.

Segundo inconveniente — *Embaraços e prejuízos durante o periodo de transformação.* — Tendo esta que ser gradualmente executada por secções, ter-se-hia que ir sucessivamente dispondo determinadas estações para o trasbordo. O Sr. Maristany faz o estudo para a *Red catalana* da sua companhia, supondo necessarias 6 secções, que delimita.

Socorrendo-se da estatística do transito nas estações e calculando a duração provável do trabalho em cada secção, chega à cifra de 14 milhões de pesetas para essas despesas de trasbordo, a que haveria que juntar as de igual operação em pontos de contacto com outras redes.

Estabelecida depois a relação d'extensões e da importância do tráfego da *Red catalana* para a *Red antigua* de M. Z. A., chega a um total para as duas de 67 milhões de pesetas, a que haveria que juntar mais de 8 milhões nas estações communs, por cada anno em que n'ellas houvesse trasbordo.

O terceiro inconveniente, absorção temporaria do material hespanhol pela Europa central, não é susceptível de avaliação.

No artigo seguinte analysarei o capítulo em que se calcula o custo da transformação, trabalho consideravel proficientemente elaborado e que merece exame attento.

J. Fernando de Souza.



A linha-ferrea himalaiana de Darjeeling

625.3(54)

A *Railway Age Gazette* de 22 de agosto passado relata as dificuldades que foi preciso vencer para installar a linha que permite o accesso à cidade de Darjeeling, por meio de uma linha-ferrea com a bitola de dois pés (60 centímetros) e rampas de quatro por cento.

Esta linha proporcionou aos Ingleses que vivem na India facil accesso a uma estação de refugio contra os fortes calorões da planicie durante o verão, prestando um valioso serviço ao dominio britannico n'aquelle extenso e populoso territorio.

Para imaginar o que seja a vida dos funcionários ingleses na India, além de poucos relatórios officiaes que se lêem sempre com repugnancia e só por dever de cargo, apenas possue quem isto escreve uma serie de contos de Rudyard Kipling, que, através do seu humorismo, revelam a somma de energia com que os insulares da Gran-Bretanha luctam contra um clima que deprime pelo excessivo calor.

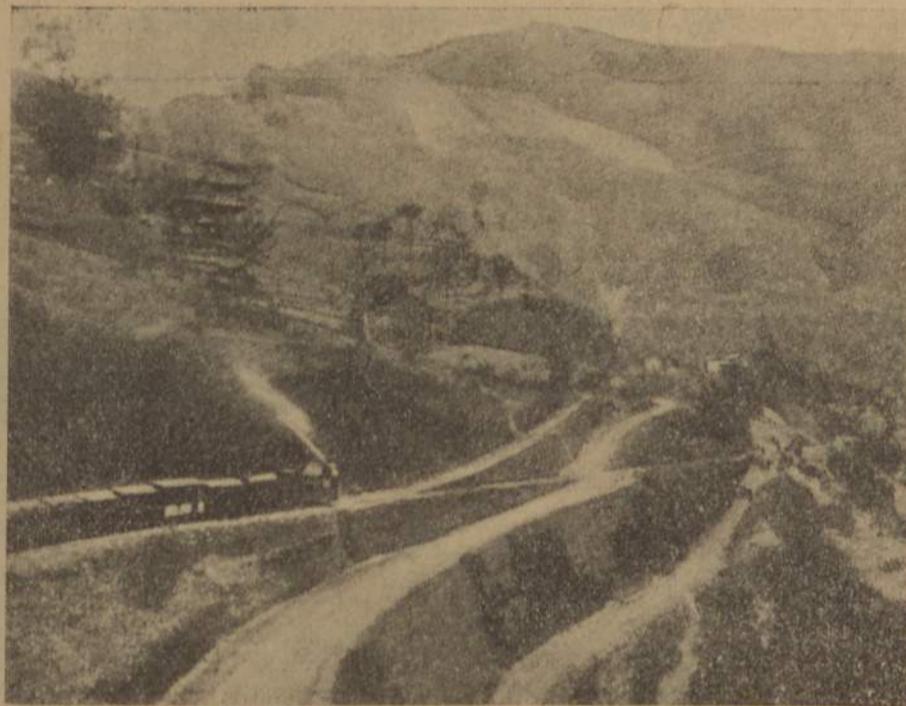
Embora os Ingleses difficilmente perdoem a Kipling a «Conversão de Aureliano Mac-Coggin», bem admissivel

seria como uma realidade o ataque de aphasia resultante do trabalho seguido para um europeu que vive mergulhado n'uma «atmosphera morta, quente, com a garganta ofegante, implorando o céo para que as nuvens azues negrjantes rebentem, trazendo frescor».

A aphasia devida ao que os medicos denominam *surménage* pôde ser uma phantasia do escriptor inglez, mas o facto é que a cura de altitude deve dar resultados magnificos n'um clima deprimente, como dizem ser o das planicies que orlam o Ganges.

Outro aspecto da vida da India encontra-se na aventura do tenente Létourdi tão cuidadoso das suas *toilettes*, mas que é detido n'uma estação de caminho de ferro, só porque a chuva torrencial, uma chuva diluviana e quente, lhe destingira a gravata azul furt-a-côres, o uniforme de khaki côn de azeitona e o forro verde do capacete *solah*, de maneira que o faz confundir com um soldado desertor, tão repellente se tornara o fato que trazia.

Por isso o «Darjeeling Himalayan Railway» que naturalmente a esta hora já é conhecido pelo D. H. R., representa um beneficio de primeira ordem para a permanencia do europeu na India.



A linha de Darjeeling

Darjeeling é a capital de verão no Bengala. Situada no cume das collinas do sopé do Himalaia, a 7:000 pés de altitude (2:100 metros), com amplo panorama, em presença dos 29:000 pés do pico de Kinchinjunga, e sob o ponto de vista do scenario, é um dos mais bellos locaes do mundo. Ahi por 1878, quando se abriu ao trânsito o Northern Bengal-State Railway (linha ferrea estadual no norte de Bengala) a jornada de Calcutá a Darjeeling constituia um formidavel trabalho durante uma semana de percurso, mettendo viagens em caminhos de ferro, vapor, carros de bois e tonga puxada por um pequeno cavalo.

A conclusão da linha de Siliguri a Darjeeling em 1881 estabeleceu a continuidade da viagem até à costa e melhoramentos repetidos nos comboios reduziram a 20 horas o tempo do percurso entre Calcutá e o terminus na montanha, mas ha tres mudanças por causa da largura de via. De Calcutá a Damoadeah no Ganges, em 116 milhas (186 kilometros) a via é pela «Eastern Bengal State Railway» que tem a largura normal de 5 pés e 6 1/2 pollegadas (1m,67). As 196 milhas da mesma linha de Sara Ghat (315 kilometros) ao norte do Ganges até Siliguri medem 3 pés e 3 pollegadas (975 milimetros) de largura de via; mas, pelo acabamento da grande ponte sobre o Ganges, esta secção será alargada para conformar a linha com a de Calcutá. As 51 milhas do Darjeeling Himalayan Railway, de Siliguri a Darjeeling, são da bitola de 2 pés (0m,60).

O traçado ao longo do Ganges proporcionou um dos mais complicados problemas da engenharia indiana. Devi-

do á natureza divagante do grande rio que corre a sua margem n'um ponto e a assoria n'outro, o leito da linha teve que ser deslocado, recuando, avançando e alterando muitas vezes a linha de rasante e ao mesmo tempo em extensões de muitas milhas. O acabamento da grande ponte n'esta secção, obra primordial que ha muitos annos se estudava, permitiu que se possesse termo a estas perturbações, embora não seja para admirar que o caprichoso rio, n'alguma cheia estival futura, deixe a ponte que custou 15.000.000 dollars atravessar apenas um canal sem agua.

A linha de Calcutá passa sempre através dos baixos valles do Ganges até ao sopé do Himalaia e Siliguri. A 329 milhas (529 kilometros) da costa atinge a altitude em numeros redondos de 120 metros (400 pés) acima do nível do mar. N'este ponto é que se effectua a mudança para a linha da montanha e a inclinação media das restantes 50 milhas (80:450 metros) até Darjeeling, é de 4 por cento.

Ao fazer-se a primeira construcção, a linha seguia muito de perto a antiga estrada de carro e o gradiente medio excedia 5 por cento; foram necessarios muitos lacetes, espiraes e reversões (Switchback) em subseqüentes reconstruções e traçados, antes que se reduzissem os declives e rampas a 4 por cento, como succede presentemente. O custo da estrada de ferro como agora se encontra, incluindo o leito, material circulante, estações e instalações, regula por 18:000 dollars por milha. A percentagem do lucro liquido sobre o capital variou entre 9,02 em 1901 e 11,65 em 1910. Os lucros aumentaram com um subscídio annual de 30:000 dollars, e n'alguns annos os accionistas receberam um dividendo annual de 10 por cento; é pois ainda um bom papel para a India, onde os caminhos de ferro pagam bem.

Assim como todos os comboios indianos, o do Darjeeling himalaiano conta tres classes de passageiros. As carroagens de primeira classe estão divididas em dois compartimentos e teem 13 pés de comprimento, (3m,90), 6 de largura (1m,80) e 7 1/2 pés (2m,95) de altura acima do carri. O diametro das rodas é de 19 1/2 pollegadas (494 milimetros). Levam 12 passageiros, mas são muitissimo confortaveis com mais de metade d'aquelle numero. Os volumes de bagagens de mão teem que ser reduzidos e os mais volumosos devem ir no *fourgon*.

Na disposição geral, os compartimentos de primeira e segunda classe são identicos. Os preços das passagens são elevadas embora aceitaveis n'uma linha de montanha.

A primeira classe custa o equivalente a uns 12 cents (12 centavos) por milha, a segunda 6 cents e a terceira 2 1/2 cents approximadamente. A media das passagens na India é de 4 cents para a primeira classe, 2 para a segunda e na terceira regula de 1/2 a 2/3 de cent.

As primeiras 7 milhas da linha de Darjeeling expandem-se através d'uma densa floresta sub-tropical que reveste os pendores inferiores do Himalaia. São para notar especialmente entre as arvores que dão madeira de construção o Sal, producto principal para os serviços de amarrações. O Deadar, outra arvore himalaiana, é tambem muito usado com este fim, e a Teca é por vezes empregada, embora o seu valor para construções navaes e outras bellas construções a tornem de preferencia muito valiosa para ser aplicada como amarração.

A partir de setenta milhas, (112:630 metros), começa a subir-se e ás doze apparece o primeiro lacete em *raquette (loop)*. D'ahi até ao cume do cabeça de Darjeeling atinge-se em Ghoom 7:500 pés acima do nível do mar. Os lacetes, reversões e ferraduras succedem-se uns aos outros com rapidez. Quando a linha chega aos primeiros cabeços e principiam a clarear as florestas, aparecem trechos de planura e se o sol está a prumo pôde divisar-se o espelhar distante do Ganges e até do Brahmaputra, em Assam. As culturas principiam logo que passa a zona das florestas, e a linha que foi alli de inestimável valor, proporcionando uma regular expedição das colheitas, está or-

lada na maior parte do caminho, até Darjeeling, com o verde escuro dos arbustos do chá.

A primeira reversão encontra-se na 17.^a milha, e tão abrupta é a encosta da collina que o passageiro pode apear-se, e, seguindo a antiga vereda, facilmente alcança o comboio, tão vagarosamente elle andou e desandou até ao topo.

Não se vê em toda a linha uma unica superficie medindo sequer um acre de extensão (4:049 metros quadrados) que seja plana, mas Teendharia, á 20.^a milha, oferece um pendor menos abrupto do que em qualquer outro ponto e alli se fizeram terraplenagens para officinas e cocheiras e alli se edificou a principal estação de locomotivas.

Na estação de Gybari a 3:500 pés de altitude (1:050 metros) aparece uma extensa serie de reversões, parte das quaes deu lugar a muitos enfados para que se podessem proteger contra o forte da monção ou na estação das chuvas. Quando se verificou que se conhacia que a altura da agua cahida em 6 horas era alli de 14 pollegadas (355 milímetros) parte das dificuldades venceram-se, por se poder realizar o exgotto das aguas. Os ultimos dos quatro lacetes (*loops*) passam exactamente antes de se atingir Gybari. A construcção d'estas espiraes foi extremamente difícil e dispendiosa, com curvas de raios de cerca de 58 pés (17^m,40).

Na 25.^a milha muda a formação geologica para o que se chama o «Sikkingneiss» e de alli por deante a linha é menos susceptivel de ser damnificada pelas cheias. Kurseong, localidade frequentada por aquelles que não podem habitar a altitude de Darjeeling e sofrer a humidade de alli, alcança-se na 30.^a milha (48:270 metros) e d'este local, a dezaseis milhas mais longe, subindo 2:500 pés (750 metros) até Ghoom, segue-se rigorosamente a estrada de carro, cujo pendor atinge 4,3 por cento em certos pontos.

A partir de Ghoom, a linha faz o percurso em roda d'um ponto d'onde se vêem á vontade as neves do Himalaia, e seguindo ainda a estrada de carro desce as ultimas 4 milhas para a estreita cadeia de rochedos onde está localizada a estação de Darjeeling.

E' interessante notar que, a despeito da pequena capacidade dos comboios, a direcção combinou illuminar os expressos a electricidade. A producção da luz faz-se n'um carro à parte e consiste n'um motor de gaz de 6 H. P. directo ligado com um dynamo de 54 amperes e 65 voltas de capacidade. A corrente é transmittida por cabos fixados ao tecto das carruagens, reunidos por grampos. Não se precisa de accumuladores, porque a corrente é gerada e levada directamente ás lampadas.

A direcção forneceu a seguinte descripção abbreviada das duas classes de locomotivas especialmente designadas e que estão em uso no Darjeeling Himalayan Railway:

	Machina «Garratt»	Machina da classe B
Typo.....	0.4.0	0.4.0
Cylindros.....	1 p. por 11 por 14	2 p. por 11 por 14
Pressão de vapôr por pollegada quadrada.....	160 libras	140 libras
Diametro das rodas.....	26 pollegadas	26 pollegadas
Peso da machina em ordem de marcha.....	28 toneladas	28 toneladas

Estão agora em estudo duas ampliações da liuha. O ramal do valle de Teesta, que irá de Siliguri proximamente em nível durante onze milhas até Sivak e de ahí para cima 18 milhas no valle de Teesta, ao todo 29 milhas (46:861 metros). As ultimas 18 milhas ofereceram dificuldades como as que se encontraram na Darjeeling Himalayan Railway.

O ramal de Kissengunge sahirá das proximidades da quarta milha do Darjeeling Himalayan Railway directamente a oeste a Nuxalbari na fronteira do Nepal (Nepaul) e d'ahi na direcção do sul a Islampur e Kissengunge, com 72 mi-

lhias (116 kilometros). Não se ofereceram dificuldades de engenharia em toda a extensão d'esta linha.

E' possível que o trafego seja bastante amplo em ambos os ramaes para lhes garantir a construcção.

* * *

Ha largos annos o illustre engenheiro Adolpho Loureiro fazia notar que a Inglaterra firmava o seu domínio na India por meio de obras que beneficiavam aquelle immenso imperio (¹).

No Egypto procedeu-se do mesmo modo, e, pela noticia que acaba de ler-se, vê-se que não se hesita em construir linhas para estações sanitarias ainda através de inumeras dificuldades.

Para nós, as colonias servem de pretexto a tropos ou á fundação de periodicos onde o argumento é o insulto, a insinuação canalhamente vil e traiçoeira, onde se mente com um desplante que provocaria nauseas, se não se percebesse que a envergadura moral de quem tal escreve e de quem dirige semelhantes pasquins fica muito abaixo da do Pé-Leve, do *Salta-Pocinhos* ou d'outros seres que usam naifa e teem cadastro na polícia.

Mello de Mattos



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da linha férrea da Beira Baixa, relativa ao período decorrido de 1 de Janeiro a 31 de Junho de 1913 (2.^o semestre do ano económico de 1912-1913), está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, de 5 do corrente, que à mesma Companhia seja paga a quantia de 141.390\$62 (cento e quarenta e um contos trezentos e noventa escudos e sessenta e dois centavos) como complemento da liquidação de garantia de juro do ano económico de 1912-1913.

Paços do Governo da República, em 15 de Setembro de 1913.
—O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses concessionária da linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro desta linha, referente ao ano económico de 1912-1913, e reconhecendo-se por essa conta que a receita líquida em todo o referido ano económico foi superior a 68.137\$04, ao juro garantido, sendo assim a mesma Companhia devedora ao Estado, nos termos do § 1.^o do artigo 28.^o do contrato de 53 de Novembro de 1883, de metade daquele excesso, na importância de 34.068\$53: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, datado de 12 do corrente mês, que seja aprovada a referida liquidação e reembolso para o Estado na importância de 34.068\$53, relativo ao ano económico de 1912-1913.

Paços do Governo da República, em 20 de Setembro de 1913.—O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Tendo a companhia concessionária da linha do Vale do Vouga apresentado a conta de liquidação da garantia de juro do 2.^o semestre do ano económico de 1912-1913 (1 de Janeiro a 30 de Junho de 1913), referente aos troços da referida linha em exploração no mesmo semestre: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de

(¹) De Napoles á China, vol. II.

Obras Públicas e Minas, datado de 12 do corrente mês, que seja aprovada a referida liquidação, e paga à mencionada companhia a importância de 28.862\$61, como complemento da liquidação de garantia do juro, no referido ano económico de 1912-1913; sendo esta liquidação considerada provisória, enquanto se não proceder à medição rigorosa da referida linha.

Paços do Governo da República, em 20 de Setembro de 1913.—O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Obras Públicas

Aviso

Tendo sido requerida por António Cerqueira Magro a concessão de licença para o assentamento e exploração duma linha férrea de tracção a vapor ou electricidade entre Penafiel e a entrada da ponte de Entre-os-Rios (margem direita do Rio Douro), sobre as Estradas Nacionais n.ºs 36, 38 e 40, na extensão total de 15:910 metros, faz-se público que se acha aberto nesta Direcção Geral, pelo espaço de trinta dias, um inquérito administrativo de utilidade pública, para os efeitos do n.º 4.º do regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 26 de Setembro de 1913.—O Director Geral, *José Maria Cordeiro de Sousa*.

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.º Repartição

DECRETO N.º 136

O terminus da linha férrea de Loanda a Malange não pode por mais tempo permanecer nesta última localidade sem grave prejuízo para o desenvolvimento económico e para a ocupação efectiva da província de Angola.

O prolongamento d'este caminho de ferro através do distrito da Lunda, que é talvez a região mais rica de toda a colónia, impõe-se quer sob o ponto de vista político quer por motivos de ordem económica.

Sem esse caminho de ferro não é possível fazer a ocupação efectiva do distrito da Lunda, pois é ele o único meio eficaz de levar a civilização àquelas remotas paragens, submetendo os povos rebeldes à nossa soberania. Sem essa linha férrea é também impossível a colonização da região planáltico em que a raça europeia pode adaptar-se e desenvolver-se.

Não é menos importante a acção d'este caminho de ferro no desenvolvimento económico da província, sob os seus variados aspectos: agrícola, mineiro, comercial, industrial, etc.

Mesmo sem falarmos noutras riquezas agrícolas, toda a região desde o Cuango até o Cassai é produtora de borracha, sendo também muito importante o tráfego do marfim, proveniente da fronteira belga. São produtos ricos que em circunstâncias normais suportam bem as despesas do transporte por via férrea.

Os interesses mineiros são do mais alto valor para o desenvolvimento da província de Angola. A riquíssima região mineira de Katanga está compreendida entre os paralelos 8.º e 12.º, ficando portanto a sua parte norte no prolongamento da zona de influência do caminho de ferro de Malange.

Uma vez atingida a fronteira e prolongado ele através do território belga até Katanga, o tráfego mineiro destinado aos centros europeus e americanos procurará sem dúvida o caminho mais curto, que é o da costa ocidental, dividindo-se pelas linhas férreas de Malange e Benguela e contribuindo poderosamente para o desenvolvimento económico da nossa província de Angola.

E' portanto manifesta a inadiável necessidade de prolongar desde já o caminho de ferro de Malange através da feracíssima região da Lunda, a fim de atingir rapidamente a fronteira leste da província de Angola e de mais tarde estabelecer a ligação com a região mineira de Katanga. Por isso:

Usando da autorização concedida pelo artigo 87.º da Constituição da República Portuguesa: hei por bem, sobre proposta do Ministro das Colónias, e ouvido o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Governo:

a) A fazer estudar e construir, ou contratar o estudo ou construção, e explorar uma via férrea, com a bitola de 1.º,067 e que, partindo do terminus actual da linha de Lucala a Malange, na província de Angola, se dirija às regiões além Cuango, até atingir a fronteira leste da província;

b) A proceder desde já, no caminho de ferro de Lucala a Malange, ao alargamento da bitola para 1.º,067, e à adaptação do respectivo material circulante a esta última bitola;

c) A contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através da África, quanto ao caminho de ferro de Loanda à margem direita do Lucala, o imediato alargamento da bitola para 1.º,067 e a correspondente adaptação do material circulante.

Art. 2.º Para custear directamente, ou por meio dum empréstimo, a cujos encargos sirva de garantia, as despesas resultantes

das obras, adaptações ou contratos previstos no artigo antecedente, é criado um fundo especial constituído pelas seguintes receitas:

1.º Todas as que constituem o fundo especial do caminho de ferro de Malange, nos termos da base 1.ª da lei de 17 de Agosto de 1899 e do artigo 2.º do decreto de 28 de Novembro de 1902, incluindo os saldos existentes dêsse fundo;

2.º Todo o remanescente das receitas que constituem o fundo especial da colonização, instituído pelo artigo 25.º do decreto de 16 de Novembro de 1899, depois de deduzida a parte estritamente indispensável para auxílios a colonos que queiram estabelecer-se na província de Angola;

3.º O produto dum direito adicional de exportação de 3 por cento *ad valorem* sobre a borracha negociada na Lunda;

4.º O produto dum direito adicional de 1 por cento *ad valorem* sobre todos os outros géneros exportados pela Alfândega de Loanda;

5.º O produto dum adicional de 2 por cento aos direitos de todas as mercadorias importadas pela mesma alfândega, com excepção dos vinhos nacionais;

6.º O produto dum imposto anual de 5\$ por cada indígena contratado para trabalho fora de Angola por período não inferior a um ano;

7.º O aumento da receita do imposto de cubata nos distritos de Loanda e Lunda sobre a receita arrecadada d'este imposto nos últimos doze meses anteriores ao comêço da execução do presente decreto.

8.º O excedente das receitas provindas dos impostos e direitos referidos na base 11.ª do decreto, com força de lei, de 27 de Maio de 1911, sobre a quantia anualmente necessária para custear os encargos da indemnização prevista na mesma base.

9.º Um subsídio não inferior a 100 000\$, inscrito anualmente na tabela da despesa extraordinária da província.

§ 1.º As sobretaxas ou direitos adicionais sobre a borracha, nos termos e para os efeitos d'este artigo, só serão cobrados por inteiro quando a cotação dela nos mercados europeus não seja inferior a 1\$40 deixando de cobrar-se ou sendo simplesmente reduzidos para as cotações inferiores como fôr resolvido pelo governador geral da província com voto do Conselho do Governo.

§ 2.º O imposto anual fixado no n.º 6.º substitui, até a conclusão das obras previstas no artigo 1.º e inteira amortização dos respectivos encargos, o imposto fixado pelo § único do artigo 15.º do decreto, com força de lei, de 20 de Julho de 1912.

§ 3.º Durante o mesmo período ficam suspensos o § 2.º da base 11.ª e o § único da base 21.º do decreto, com força de lei, de 27 de Maio de 1911.

Art. 3.º O fundo constituído nos termos do artigo antecedente será gerido pelo Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, ficando civil e criminalmente responsável quem quer que ordene, autorize ou por outro modo contribua para que alguma parcela do mesmo fundo seja desviada para fins não previstos neste decreto.

§ 1.º Sem embargo do disposto neste artigo, uma parte do fundo fixada anualmente pelo governador geral de Angola, sobre proposta do Conselho de Administração, mas não excedente a dois terços do produto das receitas designadas no n.º 1.º do artigo 2.º, será em cada ano aplicada à construção do caminho de ferro de Mossâmedes, enquanto para ela não fôr constituído um fundo próprio especial.

§ 2.º Os saldos do fundo, no fim de cada ano económico, passam como receita do mesmo fundo para o ano económico seguinte, até à completa execução das obras indicadas no artigo 1.º e inteira amortização dos respectivos encargos.

Art. 4.º É autorizado o governador geral de Angola a ordenar os regulamentos e adoptar todas as medidas necessárias para execução do presente decreto, submetendo os regulamentos à aprovação superior sem prejuízo da sua imediata execução.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças, e o Ministro das Colónias assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 16 de Setembro de 1913.—Manuel de Arriaga = Afonso Costa = Artur R. de Almeida Ribeiro.

Sendo necessário dar cumprimento ao decreto, com força de lei, de 7 de Julho do corrente ano, que autorizou o Governo:

1.º A construir ou a contratar a construção e a explorar:

a) Uma via férrea que partindo de Quelimane, na província de Moçambique, se dirija á margem esquerda do Rio Chire, num ponto quanto possível proximo da sua confluência com o Zambeze;

b) O prolongamento eventual dessa via férrea em direcção a Tete e aos outros centros agrícolas ou industriais do distrito d'este nome;

c) Os ramais das vias férreas referidas nas alíneas antecedentes que forem julgadas necessárias.

2.º Proceder ás obras do melhoramento do pôrto do Quelimane e Tangalane, e do saneamento dos terrenos que lhes ficam contíguos;

Atendendo a que é necessário regular a execução dêsse serviço:

Hei por bem, sob proposta do Ministerio das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em conformidade do decreto, com força de lei, de 7 de Julho de 1913, procederá o Govérno aos estudos, construção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Rio Chire e seu prolongamento em direcção a Tete, bem como aos dos ramais desta via férrea que vierem a ser julgados necessários e aos do pôrto de Quelimane a Tangalane e saneamento dos terrenos que lhes ficam contíguos.

Art. 2.º O pessoal dos estudos e construção de caminhos de ferro será admitido nas condições seguintes:

1.º O pessoal técnico dos estudos e construção do caminho de ferro é eventual e contratado nos termos dos artigos 15.º e 16.º do decreto de 11 de Novembro de 1911. Constará de:

Um engenheiro-director;

Dois engenheiros adjuntos ou condutores de 1.ª classe;

Um condutor de 2.ª classe;

Um desenhador de 1.ª classe;

Um desenhador de 2.ª classe.

2.º O pessoal auxiliar dos estudos e construção é também eventual e compreende um apontador de 1.ª classe e um de 2.ª classe convenientemente habilitados.

3.º É permitido ao engenheiro-director admitir pessoal eventual auxiliar como fiscais de obras, capatazes e assentadores de linha, o qual poderá ser despedido quando não seja necessário ao serviço, tendo em atenção o disposto no artigo 5.º e § único do artigo 17.º do decreto de 11 de Novembro de 1911 e o desenvolvimento sucessivo das obras.

4.º Para o serviço de secretaria será nomeado um funcionário do quadro dos caminhos de ferro da província, que perceberá uma gratificação, além dos seus vencimentos de categoria e exercício.

5.º Para os serviços dos armazéns será nomeado um fiel que ficará imediatamente subordinado ao engenheiro-director.

6.º Os serviços de contabilidade serão executados sob a superintendência do engenheiro-director, por pessoal dos quadros de fazenda da província.

Art. 3.º O pessoal eventual de que tratam os n.ºs 1.º e 2.º do artigo antecedente poderá ser aumentado ou diminuído pelo governador geral da província, conforme as exigências e necessidades do serviço e mediante proposta do engenheiro-director.

§ único. O engenheiro-director poderá também requisitar, em caso de urgência, ao governador geral da província, pessoal dos quadros das obras públicas e caminhos de ferro da província, a fim de suprir a falta ou impedimento do pessoal do caminho de ferro do distrito de Quelimane.

Art. 4.º O pessoal eventual terá preferência no preenchimento das vagas que se derem no quadro, que vier a organizar-se, de pessoal permanente da exploração do caminho de ferro do distrito de Quelimane, tendo-se em vista a competência e zélo de que tiver dado provas.

Art. 5.º A admissão de todo o pessoal operário deste caminho de ferro é da competência do engenheiro-director, que a poderá delegar no respectivo chefe de secção.

Art. 6.º Todos os empregados são obrigados a trabalhar, mesmo em dias feriados, quando por exigência do serviço o engenheiro-director assim o determine, sem que por esse facto fiquem com direito a qualquer gratificação especial.

Art. 7.º O pessoal eventual dos estudos e construção do caminho de ferro poderá ser empregado no serviço de exploração provisória.

Art. 8.º Compete ao engenheiro-director do caminho de ferro:

1.º Proceder, com a maior brevidade aos estudos e dirigir a construção e exploração do caminho de ferro.

2.º Dirigir os serviços de contabilidade, administrando os fundos do caminho de ferro, e prestando mensalmente contas da sua gerência ao inspector de fazenda distrital.

3.º Enviar ao governador geral da província, por intermédio do governador do distrito, um resumo mensal dos trabalhos executados e das despesas efectuadas.

4.º Enviar trimestralmente à Inspecção das Obras Públicas, em Lourenço Marques, e à Direcção Geral das Colónias, um relatório sucinto dos trabalhos executados, acompanhado dos mapas do pessoal, da receita e despesa, e da conta corrente dos fundos do caminho de ferro.

5.º Aplicar as penas de repreensão e multa até dez dias e propor ao governador geral da província a despedida do pessoal eventual.

6.º Despedir o pessoal, cuja admissão é das suas atribuições.

7.º Elaborar, por anos civis, o relatório da sua gerência e fiscalizar as contas respectivas que devem ser organizadas pela secção de contabilidade.

8.º Fazer requisições dos fundos necessários para os pagamentos, segundo os regulamentos em vigor.

9.º Preparar os processos de concursos de materiais e execução de trabalhos e submetê-los à apreciação superior.

10.º Levantar ou mandar levantar auto de qualquer acidente ou infracção de regulamentos e enviá-lo ao Ministério Público.

11.º Fiscalizar o abono das ajudas de custo, em harmonia com

as disposições do decreto de 12 de Junho de 1907 e os contratos de pessoal.

Art. 9.º A largura da via do caminho de ferro será de 1 m, 067 e o peso do carril não será inferior a 22,5 quilogramas por metro corrente.

Art. 10.º Os projectos dos diversos troços de caminho de ferro serão submetidos à aprovação do Conselho Técnico das Obras Públicas da Província que dentro dum mês tomará deles conhecimento, informando das suas deliberações o Govérno Central.

§ único. Sobre proposta do engenheiro-director e autorização do Governador Geral da Província, a construção poderá fazer-se dentro das verbas orçamentais à medida que os estudos se executem e pelos reconhecimentos se verifique não haver dificuldades no prolongamento do traçado que possam influir na directriz estabelecida à rectaguarda.

Art. 11.º Os concursos para execução de obras e fornecimentos de materiais que se realizarem na sede do distrito de Quelimane serão feitos perante uma comissão formada pelo governador do distrito, do engenheiro-director e do inspector de fazenda distrital, devendo assistir o delegado do Procurador da República, quando se tratar de obras ou fornecimentos de materiais de importância superior a 500\$.

§ único. Quando por motivo de serviço de estudos o engenheiro-director não possa comparecer, será substituído pelo seu adjunto mais antigo ou mais graduado, ou no impedimento destes por igual motivo, pelo chefe da Repartição das Obras Públicas do distrito de Quelimane.

Art. 12.º Para a execução de obras e aquisição de materiais serão observadas as disposições do decreto de 11 de Novembro de 1911, e da portaria de 20 de Outubro de 1900, entendendo-se que os limites das importâncias para os fornecimentos de materiais serão os mesmos estabelecidos para a execução de obras no decreto de 11 de Novembro de 1911.

Art. 13.º Quando se reconheça haver nisso vantagem para a economia e rápida execução das obras e fornecimento de materiais, o governador geral da província, mediante proposta ou requisição do engenheiro-director, ordenará que os concursos sejam feitos perante o Conselho de Administração do pôrto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, nos termos dos n.ºs 16.º e 48.º do artigo 13.º do decreto de 20 de Setembro de 1906.

§ único. Em idênticas condições o governador geral da província poderá autorizar que seja fornecido material dos depósitos e serviço do pôrto e caminhos de ferro de Lourenço Marques, quando a estes não faça falta, e sendo indemnizado pelo caminho de ferro do distrito de Quelimane.

Art. 14.º A aprovação do projecto de qualquer lance ou de obras acessórias do caminho de ferro constará de portaria que o governador geral fará publicar no *Boletim Oficial*, ficando desde então as obras consideradas como de utilidade pública e urgente para todos os efeitos.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govérno da República, em 24 de Setembro de 1913. — *Manuel de Arriaga* — *Artur R. de Almeida Ribeiro*.

O tractado de commercio com a Hespanha

Só ha poucas semanas, para não dizer dias, se nota certa preocupação pela proxima terminação da vigencia do tractado de commercio com a vizinha Hespanha.

Ha muito que pessoas competentes e por dever do cargo attentas ao assunto, diligenciaram que elle fosse oportunamente versado e apresentaram alvitres de ponderação.

Está a terminar o mez de setembro e com elle expira o convenio commercial, o que afecta sensivelmente o tráfego dos caminhos de ferro portuguezes e o de hespanhoes que se ligam com elles.

Cessa a importação, livre de direitos, da creaçao, dos ovos, dos gados, do peixe fresco, do sal, da madeira em bruto, a livre importação temporaria do material circulante, que evita os trasbordos nas fronteiras, as regras benficas estipuladas para os transitos sem perda de nacionalidade da mercadoria, e outras vantagens que é ocioso enumerar.

Não virão fora de propósito alguns dados estatisticos, relativos a 1912.

O movimento da fronteira de Villar-Formoso foi de 19:866 toneladas, das quais 1:787 em grande velocidade.

O de Barca-d'Alva attingiu 27:880 toneladas, sendo 1:945 em grande velocidade e 12:363 de transito entre a linha de Salamanca e a Galliza. A somma das duas fronteiras é de 47:766 toneladas.

Em 1911 houve 45:348 toneladas, sendo 25:010 em Barca-d'Alva e 20:338 em Villar-Formoso.

A estatística da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de 1911, accusa o seguinte movimento nas fronteiras, em toneladas:

	Valencia	Badajoz	Total
Grande velocidade ..	3:078	1:600	4:678
Pequena velocidade ..	39:971	49:660	89:631

Accrescentando Valencia (para o que não temos aqui presentes os necessarios dados estatisticos) chegariamos provavelmente a cerca de 150:000 toneladas para o trasego internacional em caminho de ferro pelas fronteiras terrestres.

A grande velocidade representa em todas as fronteiras, na sua quasi totalidade, trasego d'exportação, constituído pelo peixe, ovos e creaçao. Na pequena velocidade a tonelagem é sensivelmente igual nos dois sentidos em Valencia, havendo 19:518 toneladas de exportação e 20:452 de importação. Na primeira avultam 5:592 de minérios, 5:656 de carvão e lenha e 3:137 de diversos. Na importação notam-se 7:367 de materiaes de construção (madeiras), 4:675 de carvão e 4:503 de diversos.

Em Badajoz a exportação em pequena velocidade foi de 40:249 contra 9:411 de importação. N'aquella avultam 37:448 de materiaes de construção (madeiras) e n'esta 3:162 de azeite e 1:647 de lã.

No movimento de 1911 por Villar-Formoso, as relações com a Hespanha, abstrahindo do trasego franco-hispano-portuguez, representam 13:225 toneladas d'exportação e 2:408 de importação em pequena velocidade.

As cifras similares são respectivamente, por Barca d'Alva 9:585 e 1:966 toneladas.

Exiguo é na verdade o nosso trasego internacional, que comparado com a tonelagem total de 5.147:971 (cifra de 1910, ultimo anno da estatística oficial publicada) representa uma percentagem de 2,9 %. Mas se relativamente é insignificante, em absoluto é grande o seu valor, e muito para ponderar seriam os prejuizos resultantes da suppressão do *statu quo*.

Queremos mantê-lo? Preciso se torna dar vantagens á Hespanha. Consistiria uma d'ellas n'un tratamento de favor para os seus cereaes, em termos de não prejudicar a agricultura nacional e ainda que por esse diferencial diminuisse as receitas aduaneiras provenientes da importação de cereaes.

A Administração dos caminhos de ferro do Estado prestou sobre o assumpto os devidos esclarecimentos ao Governo. O digno director da exploração da linha da Beira Alta foi pessoalmente e em inteira conformidade de vistas com a da linha de Salamanca expôr verbalmente ao Ministro dos Negocios Extranjeiros a influencia que a expiração do tractado do commercio traria n'aquellas linhas. A Companhia dos caminhos de ferro portuguezes tambem deu o seu contingente para o estudo da questão.

Ir-se-ha a tempo e com bom criterio reparar as dilações sem deitar fogo á casa, como o dormente do anexim popular? Deus o queira...

J. F. de Souza.



Arbitragem obrigatoria

Do «Journal des Débats» transcrevemos o seguinte trecho:

«Na longa lista de reformas em perspectiva que o Sr. Chéron apresentou ao seu auditorio de Joudreville, figura um projecto de lei tendo em vista organizar «o recur-

so obrigatorio á tentativa de conciliação em materia de greve». A França tem já, como se sabe, ha uns vinte annos, uma lei destinada a facilitar a conciliação e a arbitragem; mas essa lei tem apenas um caracter facultativo. Trata-se agora de dar mais um passo creando uma violencia; não sabemos ainda qual ella seja, visto que a formula empregada pelo Sr. Chéron é bastante vaga. Em quanto esperamos estar melhor informados sobre o assumpto, é interessante verificar mais uma vez que a ideia da arbitragem obrigatoria não é muito popular entre os operarios.

Viu-se o que se acabou de passar para além da Mancha. Um Congresso internacional da Federação dos operarios de transportes teve logar em Londres ha dias e a arbitragem obrigatoria figurava na ordem do dia. Um delegado alemão chamado Müller, pronunciou-se com muita energia, tanto em seu nome como em nome dos seus camaradas, contra toda a reforma tendente a fazer intervir a lei para impôr, em caso de greve, a arbitragem ou a conciliação.

Isso seria, disse elle, atingir a liberdade do operario e cortar-lhe os movimentos na sua lucta contra o capital. Varios delegados franceses appoaram esta opinião, e, por sim, foi a questão levada ao Conselho Internacional para novo exame, o que foi uma forma delicada de a enterrar. Nós não temos as razões apresentadas pelo cidadão Müller e pelos seus amigos para desaprovar toda a arbitragem forçada; mas, por outras vias, chegamos á mesma conclusão. A nossa legislação denominada «social» já não impõe poucas coisas obrigatorias, e não nos agradaria de modo nenhum ver aumentar o numero d'ellas, tanto mais que nos parece iniquo e absurdo forçar um patrão a deixar tomar por um terceiro uma decisão da qual pôde depender a vida ou a morte da sua industria, e porque, em materia de conflictos entre patrões e empregados, sabe-se que uma das partes poderá estar na necessidade de submeter-se á sentença, ao passo que ainda se não achou o meio pratico de a isso constranger a outra.»



Os caminhos de ferro ingleses em 1912

O anno de 1912 foi um anno de excepcionaes dificuldades para os caminhos de ferro ingleses. Durante seis semanas a greve dos mineiros causou grandes perdas ao trasego e um grande aumento de despesas, e mais tarde o verão humido contribuiu para diminuir o numero das viagens estivais. O anno supportou o encargo total das concessões feitas ao pessoal em consequencia da greve de agosto de 1911, e não se esperava portanto que o anno de 1912 fosse muito brilhante. No entanto os resultados publicados recentemente pelo «Board of Trade» mostram que o commercio do paiz, em 1912, tomado no conjunto, foi tal que as receitas brutas dos caminhos de ferro do Reino Unido augmentaram de £ 127.200:000 a £ 128.553:000, ou seja n'uma diferença de £ 1.353:000 ou 1,1 %, comparativamente com 1911. Pelo contrario, as despesas de exploração passaram de £ 78.618:000 a £ 81.224:000, ou seja n'un accréscimo de £ 2.606:000 ou 3,3 %. Tambem as receitas liquidas (£ 47.329:000) accusam uma diferença para menos de £ 1.253:000 ou 2,6 % e a proporção das receitas liquidas para o capital sae a 3,55 % contra 3,67 % em 1911.

O capital do primeiro estabelecimento passou de £ 1.324.018:000 a £ 1.334.914:000, ou seja n'un aumento de £ 10.946:000. Para este capital, comprehendidas as addições nominaes, a media do rendimento foi de 3,52 % em 1912, contra 3,59 % em 1911 e 3,53 % em 1910. Excluidas estas addições os juros sahem respectivamente a 4,13 %, 4,22 % e 4,15 %.

A media dos dividendos para o capital de preferencia em 1912 é um pouco inferior á de 1911, 3,52 % e 3,56 %.

VIAGENS E TRANSPORTES

Os nossos bilhetes circulares

O primeiro dos nossos assignantes que se serviu dos nossos bilhetes circulatorios, teve a amabilidade de nos enviar, do extranjeiro, onde se acha, as suas impressões sobre a viagem que com esse bilhete fez, e a forma como foi recebido e attendido por toda a parte onde o apresentou.

Sendo um serviço completamente novo, a sua estreia fez-se com toda a facilidade, graças ao acerto com que foram dadas as ordens pelo serviço da Fiscalização da Companhia Portugueza e as instruções transmittidas pelo mesmo ás outras administrações e por elles dadas ao seu pessoal.

E mais do que isso, nota o nosso assignante:

«Em toda a parte onde apresentei o bilhete da *Gazeta* notei que o pessoal não só estava perfeitamente conhecedor do novo serviço que esse jornal teve a habilidade de organizar, como mesmo a vista do bilhete era accolhida com o maior agrado, tanto nas bilheteiras das estações como pelos revisores, em transito.»

«Alguns d'estes declararam ser o primeiro bilhete que se lhes apresentava, n'aquelle genero, tendo na vespera recebido ordem a esse respeito, e ficaram muito agradados do bom aspecto e clareza do bilhete e da facilidade dos coupons ou talões que teem que revisar.»

Este bilhete era o n.º 0000 da zona A, 1.ª classe, e começou por ser utilizado de Lisboa á Figueira, isto é pelo coupon 2 até Alfarellos e 3 d'ahi á Figueira e volta, continuando o passageiro a servir-se do coupon 2 até á Pamphilosa, d'onde se serviu do n.º 3 até *Fuentes de Oñoro*. Ficou-lhe, pois, em reserva, o coupon 1, que utilizará para o regresso da fronteira, de Valencia-d'Alcantara a Lisboa.

O portador do bilhete mostra-se muito agradado não só pela boa organização do serviço, como pela maneira como foi tratado por todo o pessoal com quem teve que relacionar-se, ouvindo de alguns, elogiosas referencias ao nosso jornal — o que muito lhes agradecemos.

Nota mais, e com razão, que foi tardia a epocha em que principiámos a venda dos bilhetes. Estamos plenamente d'accordo, mas a complicação de um serviço novo, interessando *todas as linhas-ferreas do paiz*, isto é seis companhias e duas administrações do Estado, forçosamente demandava tempo, que se gastou em combinações, em desfazer pequenas dificuldades, em preparar e accumular vantagens que conseguimos reunir nos nossos bilhetes.

De resto, se para a epocha do verão, para as digressões ás thermas e ás praias, para as viagens ao extranjeiro, os nossos bilhetes já pouco aproveitam este anno, servirão durante o resto do tempo até o proximo verão, para as viagens de utilidade, de commercio, etc.; e, como é um serviço effectivo, que fica para sempre, será largamente utilizado desde o principio da futura epocha, e então, mais conhecedor, o publico, das vantagens que lhe offereçemos, aproveitá-las-ha em larga escala.

Tanto mais que, durante este interregno, iremos procurando alargar os nossos serviços, e temos confiança que esse alargamento será verdadeiramente notável.

Da mesma carta, a que nos estamos referindo, aproveitamos interessantes noticias sobre a viagem de Lisboa aos Pyrenéos, destacando-as para um outro artigo d'este numero, a que conservamos o título, dado pelo seu auctor, de «Notas d'um viajante».

Festas do anniversario da proclamação da Republica

Lisboa está-se preparando para festejar o 3.º anniversario da proclamação da Republica.

Haverá brilhantes manifestações e illuminações n'algumas ruas e nas praças publicas para o que já se estão colocando mastros e lampadas electricas. Grande numero de coretos se estão erguendo nas principaes praças em que tocarão nos dias e noites das festas bandas regimentaes e philarmonicas.

Alem d'estes numeros do programma haverá diversas sessões solemnes commemorativas, espectaculos de gala em S. Carlos e n'outros theatros, grande cortejo civico, etc.

Por essa occasião celebrar-se-ha em Lisboa o congresso internacional do livre pensamento em que tomará parte grande numero de sabios extranjeiros para os quaes se prepara uma imponente recepção.

Os diversos clubs esportivos concorrerão tambem para o brilhantismo das festas com concursos de esportes athleticos, regatas, etc.

Um numero que deve tambem despertar muito interesse, é a parada de marinheiros portuguezes e brasileiros.

E' de esperar que estas festas atraiam a Lisboa uma grande concorrência, para o que muito contribuirá o serviço de bilhetes reduzidos dos caminhos de ferro, cuja venda começa em 3 e a validade para o regresso termina em 10 do corrente.

Os preços d'estes bilhetes são eguaes aos do identico serviço do anno passado, excepto no que respeita aos vendidos pelas estações da linha de Cascaes que são ainda mais reduzidos.

Para ocupação de logares, quando os haja disponiveis, nos rapidos Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid, é estabelecida a sobretaxa de \$10 em 1.ª classe e \$05 em 2.ª por cada fracção indivisivel de 50 kilometros de percurso.

*

Tambem a Companhia da Beira Alta, á semelhança dos annos anteriores, estabelece um serviço especial para Lisboa e volta, validos á ida de 1 a 5 de outubro e regresso de 5 a 10, por todos os comboios ordinarios excepto o Sud-Express.

Os preços são:

De Cantanhede, 1.ª classe, 6\$98; 2.ª, 4\$35 e 3.ª, 3\$17; Murtede, 6\$84, 4\$26 e 3\$10; Luso-Bussaco, 6\$82, 4\$21 e 3\$07; Soito, 7\$07, 4\$40 e 3\$20, Mortagua, 7\$24, 4\$52 e 3\$29; Santa Comba, 7\$53, 4\$67 e 3\$40; Carregal, 7\$84, 4\$90 e 3\$54; Oliveirinha, 7\$95, 4\$97 e 3\$59; Cannas-Figueira, 8\$13, 5\$09 e 3\$68; Nellas, 8\$32, 5\$22 e 3\$77; Mangualde, 8\$64, 5\$42 e 3\$92; Contenças, 8\$85, 5\$58 e 4\$02; Gouveia, 9\$03, 5\$68 e 4\$10; Fornos, 9\$23, 5\$81 e 4\$10; Sobral, 9\$35, 6\$20 e 4\$50; Celorico, 9\$65, 6\$09 e 4\$40; Villa Franca, 10\$00, 6\$32 e 4\$56; Pinhel, 10\$13, 6\$41 e 4\$63; Villa Fernando, 10\$85, 6\$91 e 4\$99; Cerdeira, 11\$15, 7\$07 e 5\$10; Freineda, 11\$60, 7\$38 e 5\$29; Villar Formoso, 11\$81, 7\$51 e 5\$41.

Festas e feira em Villa Franca de Xira

Por occasião do anniversario da proclamação da Republica que coincide com a grande feira annual, tem lugar em Villa Franca de Xira importantes festas que começam em 5 para terminarem em 9 do corrente.

Todos os annos a famosa villa ribatejana se esmera em dar o maior esplendor ás suas festas, devendo ainda este anno exceder as dos annos anteriores como se deprehende do magnifico programma.

Haverá illuminações, touradas, fogos d'artificio, concertos, etc., que devem atrair grande numero de forasteiros.

A Companhia dos Caminhos de ferro estabelece bilhe-

tes de ida e volta a preços muito reduzidos, validos para ida no proprio dia da venda, e regresso de 5 até 9.

Haverá tambem um comboio especial na noite do fogo d'artificio,—7 para 8—que partirá de Villa Franca á 1-15 com paragem em todas as estações até Santarem onde chegará ás 2-31. Este comboio é o prolongamento do que parte de Lisboa para Villa Franca ás 23-53.

A seguir indicamos os preços dos bilhetes das principaes estações:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa-R e Campolide...	§66	§42	§28
Braço de Prata.....	§62	§38	§26
Alhamdra.....	§22	§14	§10
Carregado.....	§22	§15	§10
Sant'Anna.....	§70	§55	§42
Santarem	§90	§70	§50

Aos passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros entre Lisboa e Villa Franca, serão vendidos bilhetes da tarifa reduzida dos tramways, L n.º 1.

Nova tarifa geral das linhas do Estado

Entra hoje em vigor nas linhas ferreas do Estado a nova tarifa geral, cujas bases de preços foram elevadas de forma a igualarem as da tarifa geral da Companhia Portugueza.

Equalmente como na tarifa d'aquella Companhia posta em vigor em janeiro do anno findo, foram n'ellas incluidas disposições relativas ao transporte de volumes de dimensões superiores ás do material e massas indivisíveis de grande peso, que constavam das tarifas n.º 14 do Sul e Sueste e 11 do Minho e Douro, tarifas que ficam annulladas.

Tambem pela mesma tarifa ficam annulladas a especial n.º 4 de grande velocidade do Sul e Sueste, o Aviso ao Publico D. 807 de 2 de maio do corrente anno, e a tarifa geral das linhas de via reduzida.

Insere tambem a nova tarifa varias disposições sobre reexpedição de remessas e mudanças de destino, etc.

A elevação dos preços, justifica-a a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, pelo consideravel aumento das despesas feitas com as vantagens concedidas ultimamente ao pessoal e o accrescimo das despesas d'exploração.

Consta-nos que na mesma ordem de ideias, vão ser dentro em breve reformadas todas as tarifas especiaes de pequena velocidade, tanto dos caminhos de ferro do Minho como do Sul e Sueste.

Creemos bem na necessidade da administração dos caminhos de ferro de aumentar as suas receitas, mas não podemos deixar de lamentar que não tenha encontrado outro processo senão o de o ir tirar do publico que já tão sobrecarregado se encontra com uma vida cada vez mais cara, pois que de todas as entidades que terão de pagar esse aumento de preços no transporte de mercadorias, é o povo propriamente dito, quem não tem meio de achar uma compensação.

O commercio e a industria pagam em primeiro logar essas diferenças, mas elevando o preço dos generos, como fazem sempre que um novo imposto ou uma elevação de cambios os vão affectar, conseguem sempre resarcir-se do prejuizo, se muitas vezes ainda não lucram bastante. Só o povo, aquelle que apenas compra e não vende, aquelle que apenas vive do seu trabalho quotidiano, é que soffre as consequencias de todos os aggravamentos que incidem sempre e com mais violencia nos generos de que não pôde prescindir.

E' lamentavel, repetimos, que se não tenha encontrado outro meio de aumentar a receita, e que se seguisse apenas o caminho que a todos se antolha como o mais facil e por isso mesmo, de pouco merito.

A uma Companhia é mais desculpavel um acto d'esta natureza

obrigacionistas e accionistas, são de natureza bem diversa dos do Estado que, álem de tudo, entre muitos outros deveres, tem o de procurar não aggravar o custeamento da vida do povo, antes tentar todos os meios para barateá-la.

Uma unica vantagem, e já é alguma coisa, reconheceremos, advir da nova tarifa geral ser igualada á da C. P., tal é a de se ir tendendo para a unificação das tarifas geraes das diferentes empresas de caminhos de ferro.

Não ha duvida que haverá n'essa unificação toda a conveniencia, principalmente pelo que contribuiria para a boa execucao do serviço, em que o publico tanto teria a lucrar. E essa unificação melhor seria ainda se fosse possivel tambem vir a attingir a parte das tarifas especiaes que podessem ser moldadas nas mesmas bases.

Quanto mais se simplificar o regimén tarifario, melhor será executado o serviço, melhor tambem o publico poderá fiscalizá-lo, e as empresas tudo terão a lucrar, porque da sua boa execucao deve resultar importante economia e o bom credito, o que de resto tambem não é para desprezar.

AVEIRO - CANAL

Abertura á exploração provisoria

Conforme consta do Aviso ao Publico da Companhia Portugueza, que distribuimos aos nossos leitores com o presente numero, acha-se aberta provisoriamente á exploração uma nova linha de serviço da estação de Aveiro de e para o Canal de S. Roque, um d'aquelles em que proximo de Aveiro o Vouga se bifurca e que vae até á cidade, linha que se denomina para os efeitos do serviço Aveiro-Canal.

Este importantissimo melhoramento para aquella labroiosa cidade, veiu satisfazer as justas aspirações do seu commercio, que de ha muito as vinha manifestando, e que se ha muito tempo a Companhia dos caminhos do ferro não tinha satisfeito, fôra apenas devido ás divergencias havidas entre entidades interessadas, que se não mostravam concordes sobre a direcção a dar á nova linha.

Finalmente, conciliadas as opiniões, eis a linha aberta já á exploração provisoriamente, por emquanto, devido ao Governo ainda não ter dado a approvação definitiva, o que vae dar um enorme incremento ao commercio de Aveiro, muito especialmente ao do sal, que é como se sabe a maior riqueza d'aquella cidade.

Conforme indica o referido Aviso, Aveiro-Canal faz apenas serviço de mercadorias em pequena velocidade por vagões completos ou pagando como tal, sendo a taxa pelo percurso n'aquella linha de §25 por tonelada com sujeição ao minimo de 2§50 por vagão, seja qual fôr a mercadoria a transportar. Desde on até Aveiro as remessas são taxadas pelas tarifas em vigor.

E' de esperar que dentro em breve serão bem conhecidos os beneficios que devem advir da abertura da nova linha.

Classificação de mercadorias nas linhas do Sul e Sueste

Pelos avisos publicados pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e que distribuimos com o presente numero, são modificadas a partir de hoje a classificação geral de mercadorias d'aquellas linhas, e bem assim a da tarifa n.º 8 com a inclusão de «Fibro-cimento em chapas e em laminas (telhas ou telhões)»; a da tarifa 10 com a inclusão de «abacá» e «estopa com preparo ou em bruto» e a da tarifa 3 com «Toros de eucalyptos por descascar».

Todas estas modificações são tendentes a tornar as tarifas mais completas, com vantagem para o publico.

Armazenagem gratuita no Caes do Rego

Devido á falta de espaço com que a Companhia Portugueza está luctando no Caes do Rego, onde cada vez mais vão affluindo os transportes de diferentes mercadorias,

prazo de armazenagem gratuita n'aquelle caes, concedido pela alinea b) da 8.^a das condições particulares da tarifa especial n.^o 3 de p. v..

Ampliação de tarifa

Foi ampliada ás estações de Alverca até Azambuja da Companhia Portugueza, e pelos preços correspondentes á estação de Lisboa-Caes dos Soldados, a tarifa especial P n.^o 7 de pequena velocidade, combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, para o transporte de mercadorias diversas.

A classificação da mesma tarifa foi additada com a rubrica «serradura de madeira», que fica incluida na 2.^a serie, com a carga ne 10 toneladas para vagão completo.

Linha de Valença a Monsão

Acha-se já aberto á exploração o primeiro troço da linha do Minho, de Valença a Monsão, compreendido entre as estações de Valença e Lapella, pertencente aos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, cujas estações fazem todo o serviço de passageiros, bagagens, recovagens, mercadorias e gado, em grande e pequena velocidade, mediante a applicação das tarifas geraes e especiaes internas de cada linha ou directas combinadas em vigor.

São applicaveis, pois' n'aquelle linha, álem da tarifa geral dos Caminhos de Ferro do Estado, as especiaes internas do Minho e Douro, n.^{os} 1, 3, 6, 7, 8, 9, 10 e 12 de pequena velocidade e n.^o 1 de grande velocidade, e as combinadas com a Companhia Portugueza de grande velocidade, P n.^o 2, telegrammas; P n.^o 3, volumes de peso até 10 kilos; P n.^o 4, bilhetes de excursão; P n.^o 6, bilhetes collectivos de 3.^a classe: L. N. M. D. n.^o 3-bis, generos frescos; P n.^o 1 de pequena velocidade, taras vazias e n.^o 102 de pequena velocidade, adubos e correctivos.

A seguir indicamos as estações da nova linha e respectivas distancias a Porto-Campanhã.



Notas d'um viajante

A *Gazeta* já muitas vezes tem fallado, bem o sei, da viagem entre Lisboa e a fronteira francesa, aproveitando o novo serviço, tão bem combinado, do expresso da tarde de Lisboa, a levar os passageiros ao expresso da 1 da tarde seguinte em Medina, mas não tratou ainda das commodidades que oferece o facto de, no comboio da noite da Beira Alta, circularem as novas carruagens que esta companhia pôz em serviço, nem n'um artigo das *Notas de Viagem* do anno passado, se tratou da viagem seguida pelo comboio do Norte de Hespanha.

Se as impressões d'um excursionista servem, ellas aqui vão ser lançadas ao papel; tanto mais agradavelmente que são muito lisonjeiras.

Chegados á Pampilhosa pelas 10 e meia da noite, alli encontrámos já formado o comboio da Beira, não tendo mais que atravessar o patim da estação, acompanhado de um carregador, que por uns modestos cobres nos leva os volumes de mão e os coloca no novo trem. Ahi ha que escolher: ou contentar-se o passageiro em ir n'um só logar, sujeito a ter que dormir assentado, se vierem passageiros que tomem ou outros logares, ou pagar 1\$000 réis e dispor, assim, de dois logares fronteiros, o que permite que, abrindo-se e distendendo-se os assentos, se forme uma cama assás razoável em que podemos dormir descansados.

Não ha que hesitar. Um escudo (falemos á moderna) se paga em qualquer hotel, por uma cama muitas vezes menos commoda, e entre o perigo de passar uma noite mal e a doçura de chegar á fronteira bem dormido, a escolha é facil.

Tomados, pois, os logares, enquanto o guarda da carruagem nos prepara o commodo e preenche o bilhete para

a sobretaxa que temos que pagar, visitemos a carruagem, indo á parte reservada á 2.^a classe que pouco menos commoda é do que a de 1.^a, tendo só que os assentos não são moveis e cada compartimento é para oito logares, quando na 1.^a é só para seis.

O lavabo é commum, muito asseado, por parte da Companhia. Não diremos o mesmo da acção dos passageiros, que, até ao fim da viagem, o transformaram n'um recinto algo sujo, apesar dos cuidados do encarregado da carruagem em mantê-lo limpo.

Em Villar-Formoso, accordados e preparando-nos para sahir d'ahi a pouco, visto a companhia de Salamanca ainda não ter chegado a acordo com a da Beira para que deixa de haver trasbordo, é-nos oferecido café por uma pobre vendedeira, n'uma pobrissima baixella que tira a vontade de o aceitar.

Disse, ha tempos, a *Gazeta*, que ia haver bufete alli, mas tal não succede, não sabemos porquê, e é pena, porque eram bem aproveitados aquelles minutos para tomar uma chavena de café e uns biscoitos.

Preferimos tomar essa collação em Fuentes d'Onoro, e bem nos arrependemos, porque o café é detestável; a respeito de comida, apenas pão secco, e de preço, os bellos 80 centimos ou como quem diz cerca de 150 réis da nossa moeda. Para a outra vez, já sabemos: vamos ás chavenazinhas sobre um caixote em Villar-Formoso, em que, ao que nos disse um companheiro, é servido um café menos mau e por 50 réis a chavena.

Tambem, nem de cá nem de lá da fronteira, ha bilhetes-postaes illustrados, sellos de correio e uma caixa onde se lance a correspondencia.

E queremos ter turistas, dando-lhes, logo á entrada no paiz, este testemunho do nosso desmazelo!

Como todos sabem, não ha viajante que atravesse d'um paiz a outro, sem que á sahida ou á entrada mande um ou mais bilhetes-postaes á familia, ás pessoas a quem deu favores no paiz que visitou, etc.

Bem sabemos que não pôde haver postaes illustrados com os monumentos (?) ou panoramas (?) d'aquellas planicies chatas e sem interesse, embora a um photographo artista não fosse difficult achá, nas margens do Noemi e sobretudo nas do Agueda, em Almeida, que não é longe, motivo para alguns clichés interessantes.

Mas á falta d'estes, houvesse outros quaesquer, já remedia. Se não ha quem tome isso a seu cargo, como negocio, as companhias que auctorizem o chefe da estação ou um outro empregado, a ter alli umas duzias de postaes e estampilhas, o que nada as prejudica e evitarão o mal-estar e a contrariedade aos seus passageiros.

Em Fuentes muda-se para a carruagem, tambem mixta, da S. F. P., commoda e com boas mollas, onde se vae até Medina del Campo.

Ahi novo trasbordo, esperando-se o comboio que vem de Madrid, com curto atraço.

Chegado elle, estabelece-se o assalto do costume e a costumada difficultade de achar bom commodo, porque, segundo dizem os passageiros, que não querem ser privados de extenderem as pernas por sobre os bancos, *todo está lleno*.

Pois deixemo-lo estar cheio, e, onde encontramos logar, asseguramo-lo com um volume de bagagem, e vamos para o restaurante onde nos servem um razoável almoço.

Acabado elle, com descanso é que voltamos a ocupar o logar que muito de má vontade nos era deixado tomar por um vizinho assás desamavel, que, com certo desdem mostrou, para uma outra companheira, ter adivinhado a nossa nacionalidade.

Pouco tempo nos demorámos n'esse compartimento, porque em breve eramos chamados para outro, ao lado, tomado, quasi por completo, por uns amaveis compatriotas e uma dama hespanhola tão delicada como elles.

Rejubilou o companheiro mal educado e nós felicitámo-

nos tambem de não lhe termos ouvido algumas phrases desagradaveis, que, soubemos depois d'elle ter sahido em Valladolid, elle pronunciou, na nossa ausencia, a respeito do nosso paiz e de algumas personagens d'elle. Sempre é bom ter evitado um conflito.

O comboio do Norte, atrasado como vinha, conseguiu ganhar a sua hora em que chegámos a Hendaia, onde, quem não segue a Bordeus ou Paris, deve ficar, porque comboio para os Pyrenéos só ha na manhã seguinte.

Ahi, acaba de se abrir, em frente da estação, o *Hôtel du Midi*, novo e confortavel, que evita termos que ir alojarnos mais longe e ter que ir em carro; e de manhã estamos a dois passos da gare.

No comboio das 7-54 ha carruagem directa para a linha de Toulouse, o que nos evita um trasbordo em Baiona, e n'ella vamos até Lourdes, passando ahi ao de Pierrefitte e n'esta ao carro electrico para Cauterets, de onde mandamos estas notas.

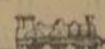
D'aqui nada ha que dizer, porque já a *Gazeta* o disse em annos anteriores, e porque, apesar da administração das aguas ter passado a outra empresa, esta nada fez mais que, durante a *saison*, abrir o theatro que estava fechado, e fazer tocar a musica, na explanada, quatro vezes por dia.

No mais, o que estava incómodo, incommodo está; o que era velho, conserva-se velho, e o que se apresentava sujo não foi limpo.

Cauterets adormeceu embalada no sussurrar do seu ribeiro, confiada na prophylaxia das suas aguas, que ella vende quasi tão caras como as mais afamadas casas fornecem o seu melhor vinho.

Uma assignatura para beber aguas custa 15 francos. Ora o tratamento é de 21 dias, e n'esses começa-se por dois ou tres meios copos ou o maximo tres decilitros por dia. Como em plena cura, para beber, gargarejos e lavagem nasal se chegam a gastar seis copos, ou um litro, tememos a media de 7 decilitros por dia, o que em 21 dias perfaz 14 litros, o que corresponde a mais de um franco por litro.

Se contarmos os que fazem só uma cura de poucos dias, acharemos que a agua de Cauterets é vendida mais cara que o bom champagne «Veuve Clicot».



Camões em Paris

Varios pedidos temos recebido, de pessoas ou entidades, que reputamos ingenuas, para que subscrevamos (e até um leitor entusiasta nos pergunta porque não abrimos subscricção n'este jornal), para o famigerado monumento a Camões em Paris.

A todos respondemos negativamente, e não é demais que demos as razões d'esta nossa resolução.

Quatro vezes, appellámos para a generosidade dos nossos assignantes em favor de subscricções, duas tendo um fim benemerito—as infelizes victimas do incendio do theatro *Baquet*, do Porto, e as dos terremotos no Ribatejo—duas visando elevados sentimentos patrióticos—a subscricção nacional para a defesa do paiz, e para o culto da bandeira, o symbolo querido da nossa patria.

Todas a longanimidade dos nossos leitores coroou com o melhor exito, chegando mesmo, na subscricção de 1891, a ser o nosso modesto jornal o que, depois dos tres colossos diarios, *Commercio do Porto*, *Diario de Notícias*, e *Seculo*, mais avultada somma entregou á comissão, conforme foi posto em destaque, no seu minucioso relatorio, pelo honrado secretario Eduardo de Abreu.

A simples comparação dos fins d'aquellas subscricções e da disparatada ideia que hoje se pretende fazer vingar, mostra bem como não poderíamos ampliá-la.

E phrase consagrada pela ironia franceza, applicavel aos que pensam em phantasticos projectos «bâtir des châteaux en Espagne» quer dizer «construir palacios em Hespanha».

A mirabolante ideia da erecção de um monumento ao nosso epico, na capital da França, pertence bem, de juro e herdade, ao genero d'esses sonhos.

Pelo exforço de um espirito bem intencionado mas infelizmente malfadado em todas as suas coisas, foi, ha annos, elevado n'um pequenino espaço, n'uma rua dos novos bairros do *Trocadero*, em Paris, um pequeno pedestal sobre o qual figurava um modesto busto do nosso poeta, como explicando o nome d'elle dado á rua que lhe corria em frente.

Fóra um reduzido grupo de amigos do nosso paiz, Portuguezes, Brasileiros residentes em Paris, e alguns Franceses, que levara a effeito essa construcção e conseguira que á rua se possesse aquelle nome.

Foram uns beneméritos, não ha duvida, e justiça é salientar d'elles o nome do nosso collega Xavier de Carvalho, o iniciador da ideia e que enormemente trabalhou para a sua realização. E mais longe ia o projecto do incansavel iniciador, porque um outro monumento a Victor Hugo devia ser erigido em Lisboa, pela colonia franceza auxiliada pela camara de Paris, pela da nossa capital e pela colonia franceza aqui residente.

Mas os sonhos de Xavier de Carvalho nunca foram tomados a serio, nem lá nem cá, e só a muito custo elle conseguiu aquelle pequeno—e não ridiculo, como lá lhe chamaram, na Camara e nas canções dos cafés-concertos baratos—busto de Camões, n'um cantinho, ao fim d'umas escadas, mais modesto que o nosso elevador de Santa Justa e mais proprio para um ourinol ou para um kiosque de jornaes ou de bebidas do que para um monumento.

Do Victor Hugo em Lisboa, nunca ninguem pensou. Não, que os Franceses não são tolos, que vão embellezar as capitais extranjeiras com monumentos á custa d'elles; para perpetuar a memoria dos seus grandes homens ha largas praças de milhares de cidades em França e muitos monumentos seriam precisos para as ornamentar.

Entretanto, por uma lamentavel falta de *savoir faire* por parte da commissão do pobre Camões, um camarista começa a embirrar com o busto, e n'uma bella noite plinto e busto são demolidos e carregados para deposito n'uma casa de duvidosa reputação, onde a commissão teve que passar pelas forcas caudinas de os ir resgatar, pagando ainda os gastos da demolição, transporte e armazénagem.

Foi um cumulo de humilhação para o nosso paiz, que os cançonetistas de Montmartre celebraram em picarescas canções epigrammaticas, e os alfaiates do *boulevard Poissonnière* aproveitaram em *placards* grotescos.

Bonita figura fizemos, não ha duvida!

Depois d'isso, como premio de consolação, a Camara de Paris, a muitos pedidos e influencias dos accommodacions teimosos, vota uma miseravel somma de 1000 francos para a subscricção de um novo monumento, que deverá ser, segundo a sua phrase, digno da cidade e do vulto que se commemorava.

Quer dizer: a camara parisiense dá 180 mil réis, como isca, para que nós, os nossos gogos, dispemand dez ou vinte contos em um monumento a *gusto d'ella*, para qualquer recanto da grande cidade.

E as canções da risota voltarão a fazer as delicias dos cafés de vida facil, e os alfaiates porão novas caricaturas nos cunhaes a celebrar este paiz de ingenuos que se deixou levar na rede e que sem ter monumentos cá em casa os vae erigir na casa alheia!

E ha quem tenha a suprema innocencia de pensar em subscricções para este fim, n'um paiz como o nosso, que nem na sua capital nem nas villas onde nasceram os seus grandes homens, lhes perpetuou ainda a memoria com uma estatua!

Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral; Herculano, João de Deus, Nun'Alvares, Fernão de Magalhães, Fernandes Thomaz, Garrett e quantos outros, ainda hoje não teem uma

estatua; e havemos nós de ir ornamentar os cantos da grande cidade franceza com um monumento!

E' a insensatez elevada ao cumulo.

Decididamente somos um paiz de ingenuos sonhadores, irreconciliaveis com o bom-senso; um paiz, que, sendo antigo, já tinha edade para ter juizo!

Esperamos ainda que o disparate não chegue á realização, porque, apesar dos reclamos que lhe fazem, a subscripção arrasta-se n'alguns centos de escudos. Mas se se fizer, não será sem o nosso protesto, que fica aqui consignado, e muito menos com o nosso concurso, que nunca negámos a obras humanitarias ou patrióticas, do qne temos dado sobrejas provas. Para dispauterios ridiculos somos já pouco creança.

A futura exposição de Barcelona

Do nosso collega «Industria e Invenciones», de Barcelona, colhemos os seguintes dados com relação á proxima Exposição a realizar-se n'esta cidadé:

A Comissão da Exposição Internacional Electrica decidiu que sejam levantadas imediatamente, pelos arquitectos, as plantas do local da proxima Exposição, que comprehenderá o trajecto que medeia entre o Arco de Triunfo da Sala de S. João, até ao monumento de Rius e Taulet, e a seguir por todo o parque até á secção marítima, onde se installarão os grandes casinos de recreio.

Para a sala das festas e sessões solemnes utilizar-se-ha o Palacio das Bellas-Artes.

O presidente da Comissão Executiva celebrou uma conferencia com o presidente da Deputação Provincial, ficando accordado que será apresentada á approvação da Deputação uma subvenção de 100:000 pesetas para a Exposição Internacional das Industrias Electricas.



Companhia Portugueza. — Chegou já a Lisboa a primeira remessa da serie de 10 carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, que esta companhia encommendou na Belgica.

As novas carruagens são montadas sobre *bogies* e tem 5 compartimentos; 3 de 1.^a classe com 23 logares e 2 de 2.^a com 15.

Valle do Vouga. — A Companhia d'este caminho de ferro abriu recentemente á exploração, para passageiros e mercadorias, os dois troços de Rio Mau e Ribeiradio e de Vizeu a Bodiosa, na linha de Espinho a Vizeu.

Angola. — Consta estar o governador geral d'esta província examinando um plano de ocupação ou penetração, elaborado por um dos seus antecessores.

Seriam estabelecidas sete linhas de penetração a saber:

1.^o O Zaire até Nogui; por Maguella do Zumbo ao Cuango.

2.^o Caminho de ferro de Malange; por Malange, Quella, Luremo, Caungula, Camoilo, Cuilo, Quangue, Luxico e Cassai.

3.^o Caminho de ferro de Benguella; por Cubal, Ganda, Caconda, Forte-Amelia, Menongue, Cuito e Cuando.

4.^o Caminho de ferro de Malange; por Cassanga, Mona Cuibundo e Cassai.

5.^o Caminho de ferro de Benguella; por Hecambo, Bihé, Moxico, Mona Caudundo.

6.^o Caminho de ferro de Mossamedes; por Lubango, Gambos, Capelongo, Posto-Paiva, Forte-Luso e Cubango.

7.^o Caminho de ferro de Mossamedes; por Lubango, Gambos, Humbe, Forte-Roçadas e Forte-Duque de Bragança.

Abertas estas linhas de penetração, proceder-se-hia á abertura de outras linhas secundarias e transversaes, que se dirigissem aos pontos de mais importante producção agricola ou de vantajosa colonização, jasim de conduzir para as linhas principaes os productos indigenas e introduzir os europeus.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa. — *Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada.* — Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os Srs. accionistas a reunir no dia 11 de Novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.^o 49, Porto.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, 30 de Setembro de 1913.

Não se chegou a um acordo com a nação vizinha ácerca das negociações do novo Tractado de Commercio, cuja discussão na imprensa dos dois paizes foi bastante debatida.

O Governo ordenou diversas medidas a aplicar no proximo dia 1 de outubro, as quaes já são do dominio publico, e que durarão 3 mezes, isto é, até se ultimarem as negociações do tractado.

A permuta de mercadorias entre os dois paizes fica sujeita ao regimen das pautas de 1892, sendo as formulas egaues ás existentes, com a suppressão das referencias ao tractado.

Muito folgaremos que o novo tractado nos seja mais vantajoso que aquelle a que nos reportamos, o qual foi firmado em Madrid em 27 de março de 1893, e começo a vigorar em 1 de setembro do anno seguinte, porquanto durante a sua vigencia graves lacunas se encontraram, principalmente no regimen da pesca, que muitas questões occasionou entre pescadores hespanhóes e portuguezes, acarretando-nos por diversas vezes alguns dissabores.

Foi a ultima quinzena de setembro deserta de operações, devido, sem duvida, a todas as pessoas de fortuna se encontrarem veraneando, conservando-se a Bolsa quasi deserta de transacções.

No mercado a contado apenas temos a registar a grande firmeza do nosso fundo interno, que manteve sempre os preços de 39,40 até 39,45.

As obrigações 3% 1905 como premios tiveram bastante procura devido ao proximo sorteio, conservando-se o preço de 9,45-9,20.

As obrigações 4 1/2 % 1888/9 tambem tiveram regular movimento, devido á approximação do juro que se vence no dia 1 de outubro.

As obrigações externas mantiveram os seus cursos affrouxando nos ultimos dias, devido aos acontecimentos que já são do dominio publico, chegado na Bolsa de Paris a passar de 64 para 63.

As do Banco de Portugal conservaram o preço de 135,00, havendo compradores.

As do Lisboa & Açores cotaram-se a 110,50, continuando a procura.

As do Ultramarino, um tanto abandonadas, com compradores a 99,00.

As dos Phosphoros continuam com bastante procura, tendo a Companhia anunciado o pagamento supplementar do coupon n.^o 18 de Esc. 1,50 para 1 de outubro.

As de Norte e Leste voltaram ao preço de 64,50.

As dos Tabacos com vendedores a 71,00, sem grande movimento.

Predaes inteiramente abandonadas, bem como Caminhos de Ferro.

A prazo, as de Moçambique a 4,40 e 4,45 para a liquidação do mez corrente, e 4,50—4,45 para outubro.

As da Zambezia a 2,60 para igual data.

Não houve grandes diferenças nas cotações cambiais, á parte algumas compras para satisfazer diversas liquidações do fim do trimestre.

Em seguida ao concurso da Junta do Credito Publico, mantiveram os cursos normaes, depois de um pequeno retrahimento.

A Junta adquiriu cambias, sendo na primeira semana, 20:000 libras a 5,33 e 5:000 5,33,5 e na segunda 20:000 a 5,43,3 e 5:000 a 5,33,5.

*

Os cambios mantiveram-se firmes, ou quasi firmes, com leve alteração para baixa, comprando-se hoje a libra a 5\$270 e vendendo-se a 5\$310. O Rio-Londres a 16 5/32, ou 14\$850 por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	EM 30 DE SETEMBRO	EM 15 DE SETEMBRO
			Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 1/4	45 1/8	45 1/2	45 3/8
" 90 d/v.....	45 13/16	—	46	—
Paris cheque.....	629	632	626	627
Berlim	259 1/2	261 1/2	257 1/2	258 1/2
Amsterdam cheque	437	439	435	437
Madrid cheque	985	995	975	985

Cotações nas bolsas portuguesa e extranjeiras

SETEMBRO

Bolsas e títulos	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Lisboa: Dívida Interna 3% assentamento	39,10	39,20	39,20	39,20	—	39,30	39,35	39,40	39,40	39,40	39,50	39,45	—	—
Dívida Interna 3% coupon.....	39,15	39,20	39,20	39,20	39,25	39,30	39,35	39,40	39,45	39,45	39,45	39,45	39,40	—
" 4% 1888, c/premios	—	20\$60	—	—	—	—	20\$65	—	—	—	—	20\$60	—	—
" 4 1/2% 1888/9.....	—	—	c 56\$00	—	—	c 56\$50	c 56\$50	—	—	c 56\$30	—	56\$50	—	—
" 4 1/2% 1890	c 50\$60	—	—	—	9\$15	—	—	9\$20	—	9\$20	—	—	9\$15	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	c 80\$50	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª série	67\$70	—	67\$50	67\$50	—	67\$50	67\$50	67\$50	—	67\$30	67\$40	67\$30	67\$30	—
" 3% 2.ª série	—	—	—	69\$50	—	—	—	—	—	—	69\$10	—	—	—
" 3% 3.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	155\$30	155\$30	155\$30	—	155\$30	155\$30	155\$00	—	155\$30	—	—	155\$00	155\$00	—
Acções Banco do Portugal	—	—	—	—	135\$00	135\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	99\$30	99\$30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	63\$50	64\$50	64\$50	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port	5\$70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	—	—	58\$90	58\$90	58\$90	—	—	—	—	—	—	70\$40	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59\$20	—	—
Obrig. Companhia Através d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	49\$80	—	—	—	49\$30	—	—	—	—	—	66\$20	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49\$00	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	17\$35	—	17\$35	17\$40	—	17\$45	17\$40	17\$40	17\$30	17\$30	17\$30	17\$30	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	73\$50	—	—	73\$50	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	89\$00	—	88\$00	—	89\$00	—	89\$30	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	79\$20	—	—	—	—	79\$50	79\$30	79\$30	79\$30	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	641	—	—	—	—	63,50	—	—	—	63,25	—	—
Paris: 73% portuguez 1.ª serie	—	—	—	302	—	33	33	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port	—	—	—	32,75	—	33	33	—	32,75	—	32,75	32,75	32,75	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	32	32	32	318	317	317	315	31	308	311	311	309	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	—	—	238	237	—	232	231	—	—	—	232	—	—
Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	281	281	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	177,25	175	175	—	—	—	17,50	—	—	—	175	172,50	—	—
Londres: 3% portuguez	64	64	64	64	—	64	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	82,59	—	—	83,37	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes		1913	1912	
Portuguesas									
Companhia Caminhos de ferro Portugueses	9 Setembro	1.073	4:588.167\$00	1.073	4:505.044\$00	+	83.123\$00	4.276\$01	4.198\$54
Vendas Novas	" "	70	93.700\$00	70	88.258\$00	+	5.442\$00	1.338\$57	1.260\$82
Coimbra a Louzã	" "	29	22.419\$00	29	23.279\$00	—	1.160\$00		



Hespanha

A 16 de agosto ultimo realizou-se o contrato para outorga da concessão do caminho de ferro estratégico de Huelva a Ayamonte, por Gibraleon, concurso que ficou deserto por falta de licitantes; mas como este caminho de ferro havia sido solicitado pela «Sociedad Española de Ferrocarriles secundarios» foi elle entregue a esta companhia, em vista do disposto na legislação vigente, e com obrigação de adaptação ao projecto e ao caderno de encargos existentes.

— A Companhia dos caminhos de ferro vascongados, que explora a linha de Bilbao a S. Sebastião, estabeleceu a partir da segunda quinzena do mez de julho ultimo um serviço no trajecto de 27 kilometros que separa esta segunda cidade da de Zarauz, com carruagens automotoras benzó-electricas, que penetram em S. Sebastião, indo até ao centro da cidade pela mesma via percorrida pelos tremvias electricos de Hernani e da fronteira francesa.

França

Com o fim de facilitar excursões a Hespanha e a Marrocos durante o outono, a Companhia d'Orléans fornecerá desde o dia 15 de setembro até 31 de outubro de 1913, à saída de Paris, bilhetes especiaes de 1.^a e 2.^a classes, a preços muito reduzidos, que permitem visitar Madrid, Cordova, Sevilha, Cadiz, Granada, Málaga e Algeciras, comprehendendo dez itinerarios diferentes.

A validade para a volta vai até 31 de dezembro de 1913, que é o último dia para a chegada do turista ao ponto de partida.

Paragem facultativa: em França, Bordeus, Baionna, Hendaia e em Hespanha em todos os pontos do percurso.

De Algeciras a Tanger, um percurso de cerca de 2 1/2 horas.

Allemanha

Continua em África o avanço do caminho de ferro Central, de Dar-es-Salaám a Kigoma, e enquanto, segundo o projecto inicial, não devesse atingir-se Tabora, que fica a 850 kilometros de Dar-es-Salaam, antes do 1.^o de julho de 1914, os carris ficaram assentes até à mencionada localidade já em 26 de fevereiro de 1912.

No mez de fevereiro ultimo chegou-se ao rio Mlagarassi, e calcula-se que a linha inteira, até Kigoma, no lago Tanganica, será aberta à exploração em 1914.

O custo da construcção d'este caminho de ferro orça por 160.000 francos por kilometro, no trajecto de Dar-es-Salaam Tabora.

Em 1911, o tráfego de mercadorias, sem contar os materiais para a construcção da linha, elevou-se a 43.000 toneladas até ao interior e 5.000 até à costa; tendo o movimento de passageiros sido de 41.000 para o interior e 37.000 em direcção à costa.

A administração da linha está nominalmente nas mãos da «Ost-Afrikanische-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft», mas pôde dizer-se que se trata de um caminho de ferro do Estado, pois que 90 % das acções foram adquiridas pelo governo alemão.

A linha tem a unica via de 1 metro; possue 40 estações entre Dar-es-Salaam e Tabora, e as tarifas de passageiros e de mercadorias não analogas ás da linha-ferreira de Usambara.

No extremo da linha, no lago Tanganica, a Companhia organizará um serviço de vapores, e em breve será lançado á agua um barco de mil toneladas, que, com mais dois eguaes, servirão para a travessia do lago.

Este caminho de ferro permitirá a exploração de varias regiões muito ricas em gado, existindo já varias plantações europeias nos arredores de Kilossa.

China

A penetração económica alemã. — Annuncia-se de Pekin que a casa alemã Carlowitz offereceu, por intermedio do seu representante em Hong Kong, que é o director do Banco de Hong-Kong e de Chang-Hai, avançar ao governador de Yunnan, 75 milhões para construcção d'um caminho de ferro de Yunnan-Tu até Poseting. Segundo as disposições do acordo, a casa alemã deveria fornecer o material e o dinheiro necessarios a esta empresa. Diz-se também que os Srs. Carlowitz que são os representantes de Krupp ficariam durante vinte annos com o monopólio de todos os contratos do Governo relativos ao fornecimento de armas e munições e de todo o material necessário ás explorações mineiras e industriais. Além d'isto obteriam ainda um certo numero de concessões mineiras no trajecto da projectada linha.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Les Chemins de fer français à l'exposition de Gand, 1913. — Um volume in-4.^o, com 45 ilustrações ou plantas. Preço, 2 francos. Luciano Ansry, 155, rua da Convenção, Paris (XV.^o).

As companhias de caminhos de ferro franceses fizeram este anno mais um esforço, para apresentarem na Exposição de Gand as locomotivas mais poderosas e mais modernas e o mais confortável material. Infelizmente para o grande publico, os esclarecimentos sobre estes mecanismos são raros ou pelo menos dificeis de obter.

A obra «Les chemins de fer français à l'exposition de Gand, 1913» será pois bemvinda para todos os que procuram conhecer os progressos realizados n'este ramo de industria.

Concebida pelos moldes das suas mais velhas «Les chemins de fer français à l'exposition de Bruxelles, 1910», e «Les chemins de fer français à l'exposition de Turin, 1911», esta obra, constituida em parte pelos documentos *officiais* das proprias companhias, é o estudo completo de todo o material exposto, e que forma, no actual momento, a ultima palavra da perfeição nas respectivas industrias.

Numa luxuosa brochura illustrada são sucessivamente descriptos de um modo claro e preciso: locomotivas, tenders, carruagens para passageiros, vagões, pequeno material, etc.

As descrições são completadas com numerosos desenhos, plantas e photographias.

Esta obra constitue uma fonte de dados preciosos para todos os que se interessam pelas industrias de construção e pelo funcionamento do material dos caminhos de ferro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 7 de Junho de 1913.

(Continuação)

Conta «Subsídio Necessário da Exploração ao Estabelecimento»

O saldo credor d'esta nova conta, na importancia de Réis 5.835:848\$749, representa a somma total retirada da conta de «Ganhos e Perdas» durante os annos de 1899 a 1912 inclusivé, para fazer face ás «Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895».

Resultados de exploração em 1912

Os resultados da exploração foram como segue (mapa n.^o 5):

CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO — Saldo credor 3.431:444\$717

Deduzindo:

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	182:370\$943
Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	39:585\$291
Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas...	55:894\$827
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes....	28:249\$965
Subvenção á «Caixa de Reformas e Pensões» n'este exercicio.....	25:000\$000
Saldo devedor da conta «Diferenças de Cambio».....	7:822\$165
	338:923\$191

Restam — Réis

3.092:521\$526

Juntando:

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1911, deducção feita da provisão para pagamento do juro ás obrigações de 2.^o grau 3:021\$002

Somma — Réis

3.093:542\$528

a applicar conforme o § 1.^o do art. 61.^o dos Estatutos:

AGENDA DO VIADANTE

BILBAO **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal 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 diabéticos. Bons quartos. Luz elétrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e asseados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telephone n.º 15 — Preços razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES *Grande Hotel do Toural.*—
15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e asseio; tratamento recomendável—Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

MADRID **Gran Hotel de Londres.** — Primoroso servicio de alojamientos e cozinha. Conforto inexcedivel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Precos modicos — Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur hôtel de la ville.

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

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

SEVILLA Gran Fonda de Madrid. — Prin-

SEVILHA cipal estabelecimento de Sevilha — Iluminagão electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Viuda de Justo M. Estelléz.

HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1913

Caminhos de Ferro Portuguezes											
Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.	
Lisboa-R.	C. Sodré	C. Arcos	C. Sodré	Lisboa-R.	Sacavém	Lisboa-R.	Porto	Espinho	Porto	Lisboa	Vila Viçosa
7 17	8 45	5 30	6 37	6 46	7 26	6 20	7 35	8 33	9 40	9 10	4 15
8 35	9 46	7 5	8 6	8 56	9 33	7 37	8 58	9 50	10 41	12 51	4 21
b 9 19	9 59	7 55	8 58	10 13	10 57	9 1	9 45	12 41	1 33	a 3 45	a 11 13
11	12 6	a 8 28	9 6	11 45	12 28	10 43	11 27	o 1 58	2 43	6 44	6 45
a 12 25	1 1	9 23	10 26	c 5 8	1 29	12 28	1 11	4 14	5 9	7 10	8 12
12 58	2 5	a 10 18	10 54	5 35	2 31	1 30	2 13	g 5 3	6 1	11 10	12 7
b 2 23	3 15	11 21	12 18	2 52	3 36	2 45	3 29	8 46	9 38	—	—
3	4 9	b 1 15	1 56	4 15	4 58	4 2	4 46	10 29	11 18	—	—
b 4 8	4 50	1 22	2 22	4 58	5 39	5 10	5 50	—	—	—	—
a 5 15	5 51	3 19	4 20	5 35	6 23	6 42	7 29	—	—	—	—
5 27	6 33	b 4 14	4 53	7 8	7 45	7 57	8 37	—	—	—	—
b 6 12	6 55	a 5 5	5 42	7 47	8 28	8 50	9 34	—	—	—	—
b 7 1	7 48	6 12	7 15	9 7	9 47	9 53	10 36	—	—	—	—
—	8 36	a 6 3	6 37	10 36	11 19	10 42	11 25	—	—	—	—
9	10 11	7 28	8 29	11 53	12 38	11 38	12 18	—	—	—	—
b 10 24	11 9	8 2	9 44	11 53	—	—	—	—	—	—	—
11 40	1 43	b 9 27	10 7	1 18	2 2	—	—	—	—	—	—
b 12 40	1 22	10 33	11 35	—	—	—	—	—	—	—	—
1	2 10	b 11 21	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cintra excepto os a											
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	6 55	E. Prata	Lisboa-P.	6 55	V. França	Lisboa-P.	Portimão	Lisboa	Porto
10 5	10 36	9 1	9 37	Lisboa-P.	Porto	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.
11 58	12 31	10 51	11 19	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Porto	Porto	Porto	Porto	Porto
2	2 32	12 53	1 23	a 8 30	2 19	7 4	6 8	4 55	2 31	4 55	2 31
3 43	4 15	2 53	3 21	9 25	9 3	a 8 35	2 31	11 50	5 43	11 53	11 50
6 25	6 56	4 55	5 27	11 36	11 41	3 48	1 13	—	3 45	1 13	—
7 55	8 34	5 46	6 23	a 6 55	12 32	a 5 54	11 53	5 56	7 57	6 25	9 35
—	—	10 1	10 28	d 6 56	1 15	7 57	6 25	7 56	—	—	—
Mais os de Cintra excepto os a											
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6 55	Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Porto	Porto
6	7 8	5 24	6 30	a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris	7 40	9 46	4 30	7 44
d 7 15	8 6	6 25	7 31	(AParis)	8 54	12 16	10 52	2 50	4 54	9 26	6 37
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	7 25	11 28	7 20	11 5	10 5	10 50	9 26	6 37
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	8 5	11 38	4 55	8 17	10 5	12 25	10 40	9 37
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9	—	—	—	—	10 5	12 25	9 26	9 37
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37	10 1	11 40	5 56	—	10 5	12 25	9 26	9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1	11 36	11 41	3 48	1 13	11 50	5 43	11 53	11 50
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22	a 6 55	12 32	a 5 54	11 53	—	3 45	1 13	—
11 20	12 28	d 10 13	11	d 6 56	1 15	7 57	6 25	5 56	7 57	6 25	9 35
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	Figueira	Pampilhosa	Alfarelos	Figueira	Pampilhosa	Figueira	Porto	Porto
d 1 10	2 1	11 20	12 26	3 22	3 59	9 32	12 30	7 40	9 46	4 30	7 44
h 1 30	2 33	a 12	12 36	Figueira	Porto	Figueira	Figueira	7 26	8 56	9 26	10 30
a 2 15	2 51	12 50	1 55	7 20	12 58	11 29	5 12	7 44	9 50	7 26	1 27
2 20	3 28	d 2 15	3 2	7 20	9 12	11 8	12 47	8 43	11 15	2 37	2 55
3 25	4 16	h 3 14	4 15	n 6 30	8 15	7 22	9 4	10 47	2 37	2 39	4 39
h 3 50	4 58	3 50	4 56	5 1	7 20	9 12	11 8	10 50	2 37	2 55	4 39
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1	11 25	1 3	3	5 12	11 30	2 37	2 55	4 39
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7	7 25	8 9	12 55	1 34	12 55	2 37	2 55	4 39
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36	8 33	9 40	20 36	21 40	6 5	7 45	7	8 45
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7	—	—	—	—	8 40	9 15	10 30	11 56
d 6 15	7 6	6 55	8 1	11 30	12 42	—	—	10 30	9 15	h 10 5	11 56
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6	—	—	—	—	—	—	—	—
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37	Coimbra	Louzã	Coimbra	Lisboa	Setil	Vendas Novas	Setil	Setil
7 25	8 33	8 20	9 26	5 25	6 54	7 10	8 39	5 40	6 20	5 25	8 36
a 8 15	8 51	a 9	9 36	12 20	1 43	2 50	4 7	11 30	12 7	6 20	8 40
8 30	9 38	9 55	11 1	4 48	6 3	6 18	7 27	12 10	7 32	9 42	11 55
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6	—	—	—	—	h 1	—	—	—
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45	Figueira	Alfarelos	Figueira	Lisboa	Setubal	Lisboa	Setubal	Lisboa
h 10 35	11 38	11 26	12 31	2 20	3 37	3 35	4 36	6 25	8 32	4 45	6 40
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	10 20	10 45	10 10	10 50	8 10	8 10	9 50	9 50
11 25	12 33	h 12 55	1 55	7 25	8 9	12 55	1 34	10 10	10 50	12 10	12 10
d 11 55	h 12 45	—	—	8 33	9 40	20 36	21 40	2 35	5 51	h 6 10	5 56
d 12 50	1 40	—	—	—	—	—	—	8 40	h 6 10	5 56	11 56
12 55	2 2	—	—	—	—	—	—	10 30	9 15	h 10 5	11 56
Mais os para e de Coimbra											
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	6 55	Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Lisboa	Barreiro	Lisboa	Barreiro	Barreiro
6 50	7 21	7 55	8 30	8 10	3 5	3 25	11 58	1 35	8	8 35	8 35
7 50	8 26	8 55	9 30	4 23	12 44	5 40	12 32	8 10	8 10	9 50	9 50
8 43	9 16	9 25	9 55	—	—	8 33	9 37	10 47	10 50	12 10	12 10
9 19	9 49	10 15	10 50	10 56	11 5	11 35	11 35	12 55	2	3 40	3 40
10 23	10 56	11 5	11 35	12 40	1 16	2 50	3 25	3 40	5 15	6 40	6 40
h 3 5	3 31	g 3 45	4 15	7 55	1 30	6 30	1 22	6 23	6 5	7 45	7 45
g 4 30	5 6	5 20	5 55	—	—	—	—	7 55	7	8 45	8 45
5 20	5 51	g 6	6 30	5 50	6 50	7 18	8 50	9 18	9 30	10 30	10 30
g 5 50	6 21	6 30	7	6 50	8 25	9	10 52	11 1	10 47	11 15	11 15
6 19	6 49	7 5	7 35	7 20	5 1	2 50	5 28	12 35	1 30	5 5	5 5
g 6 48	7 21	8	8 30	7 20	9 10	6 5	8 35	—	7	11	11
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15	Porto	Aveiro	Porto	Lisboa	Montemor	Gadanha	Montemor	Gadanha
7 49	8 19	g 11 15	11 45	10 17	7 4	9 10	6 5	12 20	10 15	12 20	10 44
h 8 57	9 21	—	—	2 38	1 21	11 27	1 58	8 22	8 25	8 25	8 25
g 10 8	10 44	—	—	5 6	5 1	2 50	5 28	8 40	7 25	7 25	7 25
Mais os de Cascaes, excepto os a											
Lisboa-R.	V. França	Lisboa-R.	6 46	8	5 42	6 58	6 56	9 25	7 10	9 55	9 55
10 13	11 31	6 55	8 23	11 31	7 18	5 30	7 16	11 36	7 10	11 36	11 36
1 44	3 6	8 25	9 45	10 13	5 50	6 50	7 16	11 20	6	6 55	6 55
a 5 8	6 7	1 47	1 11	11 45	6 6	7 33	8	12 20	1 6	9 30	9 30
5 35	5 57	1 19	4 46	12 45	12 17	1 53	9 30	11 11	1 33	10 12	10 12
11 53	1 13	9 10	10 36	12 45	5 56	9 25	7 10	9 36	2 43	12 40	11 11
1 11	2 36	—	—	—	—	—	—	—	11 10	11 10	11 10
Mais os da Figueira.											
Porto	Ovar	Porto	Porto	Porto	Ovar	Porto	Lisboa	Móra	Lisboa	Móra	Lisboa
12 58	2 5	1 47	1 11	12 58	2						

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO



Tarifa Geral para Transportes

POR

GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por portaria de 16 de Julho de 1913

Em vigor desde 1 de Outubro de 1913



LISBOA

Tipografia dos Caminhos de Ferro do Estado

1913



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Tarifa Geral para Transportes

POR

GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por portaria de 16 de Julho de 1913

Em vigor desde 1 de Outubro de 1913



LISBOA

Tipografia dos Caminhos de Ferro do Estado

1913

Bases dos preços da Tarifa Geral

Numeração das bases

Designações

		Unidades para o preço do transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos de			Cobrança por expedição	Fracções indivisíveis a taxar depois dos mínimos	
				Distância a contar	Peso ou quantidade a taxar	De distância		De peso ou quantidade	
I — Grande velocidade									
1. ^a	Passageiros	1. ^a classe	Um	\$019845	6	—	* \$12	1	—
2. ^a		2. ^a »	»	\$015435	6	—	* \$10	1	—
3. ^a		3. ^a »	»	\$011025	6	—	* \$07	1	—
4. ^a	Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente)		Tonelada	\$10	6	10 kilog.	\$10	1	10 kilog.
5. ^a	Recovagens		»	\$10	6	»	\$10	1	»
6. ^a	Cães		Um	\$003	6	—	\$10	1	—
7. ^a	Dinheiro, valores e objectos d'arte		100\$	\$001	6	100\$	\$10	1	100\$
8. ^a	Dinheiro em cobre ou bronze		Tonelada	\$10	6	10 kilog.	\$10	1	10 kilog.
9. ^a	Comboios especiais		Um	1\$55	36	—	55\$80	1	—
10. ^a	Transportes fúnebres		Vagão	\$126	6	1 vagão	—	1	—
11. ^a	Boi, vaca, cavalo, muar, jumento, garrano ou pôtro ..		Cabeça	\$03969	6	—	\$10	1	—
12. ^a	Vitela ou porco		»	\$01764	6	—	\$10	1	—
13. ^a	Animais Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		»	\$00882	6	—	\$10	1	—
14. ^a	Vagão completo de qualquer das espécies supra		Vagão	\$147	6	1 vagão	—	1	—
15. ^a	Veículos terrestres, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações		Tonelada	\$126	6	1.000 kgs.	—	1	10 kilog.
16. ^a	Material de cam.º de ferro sobre as suas próprias rodas Locomotivas até 30 toneladas		Uma	\$40	6	—	—	1	—
17. ^a	» de mais de 30 toneladas		»	\$60	6	—	—	1	—
18. ^a	Tenders até 10 toneladas		Um	\$20	6	—	—	1	—
19. ^a	» de mais de 10 toneladas		»	\$30	6	—	—	1	—
20. ^a	Carruagens e vagões até 10 toneladas ..		Um ou uma	\$10	6	—	—	1	—
21. ^a	» » » de mais de 10 toneladas ..		»	\$12	6	—	—	1	—
II — Pequena velocidade									
22. ^a	Mercadorias 1. ^a classe		Tonelada	\$03130	6	10 kilog.	\$10	1	10 kilog.
23. ^a	2. ^a »		»	\$02739	6	»	\$10	1	»
24. ^a	3. ^a »		»	\$02277	6	»	\$10	1	»
25. ^a	4. ^a »		»	\$01957	6	»	\$10	1	»
26. ^a	Animais Boi, vaca, cavalo, muar, jumento, garrano ou pôtro ..		Cabeça	\$01957	6	—	\$10	1	—
27. ^a	Vitela ou porco		»	\$00870	6	—	\$10	1	—
28. ^a	Animais Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		»	\$00435	6	—	\$10	1	—
29. ^a	Vagão completo de qualquer das espécies supra		Um	\$07245	6	—	\$10	1	—
30. ^a	Veículos terrestres, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações		Tonelada	\$06521	6	1.000 kgs.	\$10	1	10 kilog.
31. ^a	Material de cam.º de ferro sobre as suas próprias rodas Locomotivas até 30 toneladas		Uma	\$207	6	—	—	1	—
32. ^a	» de mais de 30 toneladas		»	\$3105	6	—	—	1	—
33. ^a	Tenders até 10 toneladas		Um	\$1035	6	—	—	1	—
34. ^a	» de mais de 10 toneladas		»	\$15525	6	—	—	1	—
35. ^a	Carruagens e vagões até 10 toneladas		Um ou uma	\$05175	6	—	—	1	—
36. ^a	» » » de mais de 10 toneladas ..		»	\$06210	6	—	—	1	—

* Para os meios bilhetes da Tarifa Geral os mínimos de cobrança são de 6 centavos em 1.^a classe, 5 centavos em 2.^a classe e 4 centavos em 3.^a classe.

N. B. — Nêstes preços está incluido o imposto de trânsito. Não estão, porém, compreendidos nenhuns outros impostos, nem as despesas acessórias nos preços nem nos mínimos de cobrança supra.

Vejam-se as condições de aplicação relativas ao serviço de grande e pequena velocidade e as comuns a êstes dois serviços

PREÇOS E CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO

1.ª SECÇÃO

Grande velocidade

CAPITULO I

Passageiros

(Bases 1.ª, 2.ª e 3.ª)

Por passageiro e quilómetro

1.ª classe	§019845
2.ª "	§015435
3.ª "	§011025

Minimo de cobrança pelo transporte de cada passageiro:

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Bilhetes inteiros.	\$12	\$10	\$07
Meios bilhetes	\$06	\$05	\$04

Ao preço dos bilhetes, quando procederem das estações de Lisboa e Barreiro, com destino ás demais estações e reciprocamente, adicionar-se ha o direito de portagem da ponte cais do Barreiro, que é de §04 nos bilhetes inteiros e §02 nos meios bilhetes.

Artigo 1.º — As crianças menores de 3 anos nada pagarão se forem ao colo das pessoas que as acompanhem. As de 3 a 7 anos pagarão meio preço.

Uma criança, portadora de bilhete de meio preço, tem direito a um lugar. Duas, portadoras de iguais bilhetes e que viagem no mesmo compartimento, só tem direito a ocupar um lugar. E se no mesmo compartimento forem mais de duas portadoras de bilhetes iguais, a duas crianças corresponderá a lotação de cada lugar.

Art. 2.º — Todo o comboio ordinário de passageiros deverá levar, salvo excepção autorizada pelo Governo, ou casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes em número suficiente para acomodar as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

§ único. Todo o passageiro tem direito, até ao fim da sua viagem, de ocupar o lugar tomado à partida.

Para isto é indispensável a sua presença no lugar, na estação de partida, e nas outras, um objecto qualquer sobre o lugar ocupado. Esta disposição não contrariará o estabelecimento da marcação de lugares, mediante uma taxa especial, quando venha a ser adoptado.

Exceptuam-se das disposições d'este parágrafo os casos em que se separam do comboio as carruagens que se julgarem desnecessárias.

Art. 3.º — E' permitido à Administração colocar nos comboios que lhe convier, carruagens ou compartimentos de luxo.

Os passageiros que quizerem ocupar êsses lugares de luxo pagarão uma sobretaxa além do preço da 1.ª classe.

Art. 4.º — O preço da viagem será pago antecipadamente por meio de compra de um bilhete, que só é válido para a classe e data que designar.

Art. 5.º — O passageiro é obrigado a apresentar o seu bilhete de passagem aos empregados da Administração, sempre que êstes o exijam. Cumprê-lhe, igualmente, entregá-lo aos respectivos empregados à saída da estação em que deixar o comboio.

§ único. Os passageiros poderão interromper a viagem em uma ou mais estações anteriores à do destino indicada nos respectivos bilhetes, e seguir por qualquer outro comboio do mesmo dia, fazendo carimbar, antes de sair daquelas estações, o bilhete que poderão utilizar até à de destino.

Art. 6.º — O passageiro que fôr encontrado sem bilhete nas carruagens, pagará a importância correspondente à classe do lugar que ocupar, aumentada de 25 % e calculada dênde a estação em que tiver tomado o comboio.

Se não pôder provar em que estação o tomou, considerar-se ha como tal o ponto em que pela última revisão se poderia ter verificado que o passageiro não ocupava lugar no comboio, ou a estação de origem do comboio, caso não tenha havido essa revisão.

§ único. O passageiro que fôr encontrado sem bilhete, depois de haver saído do comboio, será considerado, para o computo do preço a pagar, como passageiro de 1.ª classe, quando não pôder provar a classe em que transitou.

Art. 7.º — O passageiro que quizer continuar a viagem além do ponto de destino marcado no seu bilhete, deverá avisar préviamente o revisor do comboio, a quem pagará, em troca de um recibo suplementar, a importância correspondente a um bilhete para o percurso excedente.

§ único. Se o passageiro fôr encontrado no comboio além do ponto de destino marcado no seu bilhete, sem haver avisado préviamente o revisor, pagará, em troca de recibo suplementar, o dôbro da importância correspondente a um bilhete para o percurso excedente.

Igual penalidade lhe será aplicada, quando se apear além do ponto de destino marcado no bilhete de que fôr portador, e não provar que pagou a importância correspondente ao percurso excedente.

Art. 8.º — O passageiro que quizer passar para um lugar de classe superior (2.ª ou 1.ª) à do seu bilhete, deverá avisar préviamente o revisor do comboio a

quem pagará, em troca de recibo suplementar, a importância da diferença de preço das duas classes, desde o ponto em que houver ocupado o lugar da classe superior até áquele em que deixe de ocupar esta última classe.

§ único. Se o passageiro fôr encontrado em lugar de classe superior (2.^a ou 1.^a) à do seu bilhete, sem que tenha avisado préviamente o revisor do comboio, pagará em troca de recibo suplementar, o dôbro da diferença de preço das duas classes, desde o ponto em que houver tomado o comboio até áquele em que deixe de ocupar classe superior.

Art. 9.^º — As disposições que precedem não isentam o passageiro do pagamento das multas que lhe possam ser impostas pelos tribunais competentes.

Art. 10.^º — O passageiro que, por falta de lugar nas carruagens da classe indicada no seu bilhete, tiver de ocupar um lugar de classe superior, não fica sujeito ao pagamento da diferença de preço. Se, pelo contrário e por igual motivo, o passageiro tiver de ocupar um lugar de classe inferior, ser-lhe ha restituída, no fim da viagem, a importância do seu bilhete, ou o valor correspondente ao trajecto percorrido até o ponto em que lhe seja dado lugar da classe do seu bilhete.

§ único. A recusa do passageiro a ir ocupar êsse lugar, priva-o do direito ao reembolso além da estação em que lhe fôr oferecido lugar correspondente à classe do seu bilhete.

Art. 11.^º — E' expressamente proibido:

1.^º Entrar ou sair das carruagens pelo lado oposto ao da plataforma em que fôr feito o serviço do comboio;

2.^º Passar de uma para outra carruagem, quando não haja para isso comunicação propria entre elas, ou debruçar-se pelos postigos, durante a marcha;

3.^º Entrar ou sair das carruagens, a não ser nas estações e depois do comboio estar completamente parado;

4.^º Subir ou tentar subir aos estribos das carruagens depois de ser dado o sinal de partida;

5.^º Fumar nas carruagens em que vão pessoas a quem o fumo possa incomodar.

Art. 12.^º — E' proibida a entrada nas carruagens:

1.^º A toda a pessoa em estado de embriaguez;

2.^º Aos indivíduos que levarem armas de fogo carregadas, ou que levarem consigo volumes, que, por sua fórmula, dimensões ou mau cheiro, possam incomodar os outros passageiros. Comtudo, é permitido a cada passageiro levar consigo, sob sua inteira responsabilidade, quaisquer volumes portateis, que não ocupem mais espaço que o particularmente destinado a êsse fim nas carruagens e correspondente a um lugar. Estes volumes poderão conter dinheiro, joias ou valores, ou quaisquer objectos que satisfaçam às condições do presente artigo.

Art. 13.^º — Todo o passageiro é obrigado a conformar-se com os regulamentos e a cumprir o que nêles se dispõe. A reincidência em praticar actos contrários aos regulamentos, terá por consequência a expulsão do delinquente, contra o qual, além disso, haverá o procedimento a que os actos praticados derem motivo.

§ único. Os prejuizos ou avarias causadas pelos viajantes nos edificios, ou no material do caminho de ferro, serão pagos pelos mesmos.

Art. 14.^º — Todo o passageiro que, por contravenção dos regulamentos, tiver sido expulso de uma carruagem, perde o direito ao seu bilhete, e, portanto, à importância relativa ao percurso restante.

Art. 15.^º — No interior de cada carruagem haverá uma taboleta contendo as disposições da presente tarifa, que dizem respeito a passageiros.

§ único. No caso de infracção, os chefes de estação, ou seus substitutos, ou o revisor do comboio, devidamente juramentados, farão ao infractor as admoestações convenientes; e quando não forem imediatamente atendidos, ou quando a gravidade do facto o exigir, lavrarão o competente auto.

Art. 16.^º — A Administração poderá, em casos extraordinarios, diminuir o preço dos bilhetes entre determinadas estações, conceder bilhetes de ida e volta e estabelecer comboios especiais, dando de tudo conhecimento ao Govêrno.

Art. 17.^º — Os relogios das estações serão regulados pela hora do meridiano Greenwich.

Art. 18.^º — A venda dos bilhetes começa uma hora quando menos e termina cinco minutos antes da partida dos comboios.

Art. 19.^º — Os passageiros que, nas estações de partida dos comboios, quizerem tomar compartimento reservado, poderão obtê-lo, pagando a importância de todos os lugares da respectiva lotação, quando duas horas antes, pelo menos, tenham prevenido a estação. Nas estações intermedias poderão tambem, nas mesmas condições, ser requisitados compartimentos reservados, devendo, porém, a requisição ser feita com a antecipação de tres horas em relação à partida do comboio da estação de origem.

§ único. Se por qualquer motivo não poder ser fornecido o compartimento reservado, o requisitante não terá, por êsse facto, direito a reclamação.

CAPITULO II

Bagagens

(Base 4.^a)

Por quilómetro e fracção indivisível de 10 quilogramas de peso excedente ao que é transportado gratuitamente. (Vidè artigo 22.^º)... \$001

Art. 20.^º — Sob a denominação **bagagens**, compreendem-se: baús, malas, cestos, condeças, arcas, sacos de noite ou de viagem com roupa, caixas de chapéus, farneis ou ferramentas de trabalhadores amarradas, camas de viagem, colchões, objectos de vestuário, roupas de uso doméstico, enxergões, travesseiros ou almofadas, adornos, confecções, livros e papeis, utensilios e acessorios do uso pessoal do passageiro, instrumentos ou ferramentas portateis da sua arte ou do seu ofício, bem como os biciclos não automóveis nem acondicionados.

§ 1.^º Não se consideram bagagens: leitos, cadeiras, tinas, utensilios domésticos, máquinas de costura ou outros objectos a que corresponda a classificação de mobilia: velocipedes ou biciclos acondicionados, motociclos, carrinhos e brinquedos volumosos; canastras, cestos, sacos ou caixas que contenham bebidas, frutas, legumes, cerials, peixe, carne, dôce ou outros

comestiveis; gaiolas e outros volumes contendo passaros ou outros animais; reposteiros, tapetes, cortinas, alcatifas e mais tecidos ou roupas para guarneçimento de habitações; amostras ou mostruários, baús, malas, cestos, condeças, arcas, sacos e caixas de chapéus, etc., vasios, quando não pertençam ao passageiro, ou quando sejam transportados para fim diferente do da condução das suas roupas ou outros objectos, que por este artigo sejam considerados bagagens.

§ 2.º Um passageiro não poderá transportar, como bagagem, mais que um velocípede não automovel, de um só assento. Se o velocípede fôr de mais assentos, serão necessarios, para o seu despacho como bagagem, tantos bilhetes da mesma classe, comboio e destino, quantos forem os assentos do velocípede.

O transporte dos velocípedes fóra destas condições será considerado como de recovagens.

Art. 21.º — O passageiro que levar na bagagem registada: joias, pedras preciosas, notas de banco, dinheiro, acções, obrigações ou cupons de companhias, sociedades ou empresas, titulos de dívida pública, ou qualquer outro efeito ou objecto de valor, deverá declará-lo para aplicação da taxa correspondente a dinheiro e valores.

§ único. A falta de cumprimento desta prescrição será considerada como falsa declaração, ficando o passageiro sujeito ao pagamento do triplo da taxa competente. Dada aquela falta no caso de extravio, a Administração só será responsável pela indemnização estipulada para as bagagens no artigo 26.º

Art. 22.º — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito e registado da sua bagagem até ao peso maximo de 30 quilogramas.

§ único. Esta concessão é limitada a 15 quilogramas para as crianças que viagem com bilhetes a meio preço.

Art. 23.º — O custo do transporte do peso excedente aos 30 ou 15 quilogramas, a que se refere o artigo 22.º, será pago antecipadamente no acto do despacho, o qual será feito à vista do bilhete de passagem, e tão sómente para o ponto de destino nêste designado. Em troca dos volumes despachados receberá o passageiro uma senha, a qual será por él resituída à Administração na estação de destino ao serem-lhe entregues os ditos volumes.

Art. 24.º — O despacho de bagagens começa uma hora, pelo menos, e termina nas estações principais doze minutos e nas intermedias oito minutos, antes da hora prescrita para a partida dos comboios.

Art. 25.º — A entrega das bagagens nas estações de destino efectuar-se ha imediatamente à chegada dos comboios por que foram transportadas.

Art. 26.º — A Administração só responde pelas bagagens despachadas em conformidade com o que dispõe este Capítulo II.

No caso de perda total ou parcial, a indemnização a pagar pela Administração, quando fôr provado que a perda ou falta é da sua responsabilidade, restringe-se ao maximo de 1\$00 por cada quilograma que faltar.

CAPITULO III

Recovagens ou mercadorias transportadas pela velocidade dos comboios de passageiros

(Base 5.º)

Por fração de 10 quilogramas e quilómetro \$001

Art. 27.º — A denominação *recovagens* abrange todos os artigos ou géneros que não são especialmente designados nos demais capítulos da 1.ª secção (grande velocidade) da presente tarifa, excetuados os previstos no artigo 88.º

§ único. As massas de peso indivisível de 3:000 quilogramas ou mais, ou de comprimento superior a 6^m,5, só serão aceites para transporte, mediante ajuste prévio.

Art. 28.º — Todos os objectos, excepto os preciosos, especificados no Capítulo V e os mencionados no n.º 1.º do artigo 88.º, que pesarem menos de 10 quilogramas, serão considerados como recovagem e só serão transportados em grande velocidade.

CAPITULO IV

Cães transportados nos comboios de passageiros

(Base 6.º)

Preço por cabeça e quilómetro \$003

Art. 29.º — Para se efectuarem êstes transportes é preciso que os donos apresentem o seu bilhete para o mesmo comboio, e que os cães estejam bem atrelados e açamados.

Os cães serão metidos no competente compartimento do furgão e dêsse compartimento retirados, sem responsabilidade para a Administração, pelo passageiro, portador do bilhete que haja servido para o despacho, ou por pessoa de sua confiança.

Se, ao chegar o comboio à estação de destino, o passageiro não se apresentar para tomar entrega dos cães, serão êstes retirados do furgão e postos em sitio conveniente pelo pessoal da Administração, ficando a cargo do destinatario toda a despêsa com a guarda e o sustento dos animais.

A Administração, nestas condições, não responde pelos danos, sejam quais forem, que os cães possam sofrer à descarga ou enquanto permanecerem nas estações; não responde igualmente pela perda ou fuga dêles.

§ único. É proibido levar cães nas carruagens de passageiros. Entretanto, a Administração poderá admitir, em compartimentos especiais, os passageiros que não queiram separar-se dos seus cães, comtanto que os levem açamados.

Poderá ainda ser permitido aos passageiros levarem consigo nas carruagens cães pequenos, transportados em cestos ou condeças, comtanto que seja paga a taxa respectiva da recovagem e não haja reclamação dos outros passageiros, que viagem no mesmo compartimento, feita ao pessoal do comboio.

N. B. — Tambem poderão ser transportados cães nas condições do artigo 53.º, isto é, sem dependencia da apresentação do bilhete de passagem, em gaiolas ou outras taras apropriadas, e taxados a peso como recovagens.

CAPITULO V

Dinheiro, valores e objectos d'arte

(Base 7.º)

Por fracção indivisível de 100\$00 e quilómetro \$001

Art. 30.º — Compreende-se sob a designação supra: metal amoedado excepto cobre ou bronze-níquel; ouro, platina ou prata em barra ou em obra; plaqué de ouro ou de prata, joias ou pedras preciosas, rendas, bordados a ouro, prata ou pedras finas, artigos de serigueiro e passamanaria com ouro ou prata, estátuas, quadros artísticos, bronzes de arte, cristais, objectos d'arte, e em geral, tudo quanto fôr trabalho artístico ou raridade; notas de banco, letras de cambio, acções, obrigações, cupons, e qualquer outra classe de valores.

§ único. A taxa a cobrar por uma remessa de dinheiro, valores e objectos d'arte nunca poderá ser inferior à que essa mesma remessa pagaria taxada a peso como recovagem.

Art. 31.º — A qualquer expedidor de uma remessa de dinheiro ou valores, é permitido transportá-la com sigo na carruagem, ou faze-la acompanhar por pessoa de sua confiança, munida do respectivo bilhete, quando o volume não incomode os passageiros que viagem no mesmo compartimento; mas, nesses casos, a Administração fica sem responsabilidade alguma pela remessa.

§ único. Nos casos previstos nêste artigo, será feita a competente declaração na nota de expedição.

Art. 32.º — A Administração só se encarrega do transporte de dinheiro sólto até à quantia de 50\$00 em metal (excepto cobre ou bronze-níquel) ou notas de banco. As remessas desta natureza devem ser constituídas por um pequeno número de unidades (tanto quanto possível por notas de banco ou prata grossa) susceptíveis dum contagem rápida, de forma a evitar que a verificação dêsses valores dê origem a atrazos dos comboios nas estações expedidoras ou destinatárias.

Se, por conveniencia dos expedidores ou consignatários, as remessas tiverem de ser constituídas por dinheiro miúdo (moedas de pequeno valor) tais remessas só serão aceites a despacho **como valor declarado**, nas condições do artigo 34.º

Apenas se exceptuam desta disposição as remessas de dinheiro miúdo contado, que tenham de ser transportadas por comboios que, tanto na estação expedidora como na de destino, tenham paragem não inferior a d-z minutos.

Art. 33.º — Toda a remessa de dinheiro superior a 50\$00 ou de objectos preciosos que devam ser taxados como **dinheiro ou valores** qualquer que seja a sua importância, não poderá ser aceite se o invólucro exterior dos volumes não fôr de natureza tal que evite qualquer substituição ou subtração, e, por conseguinte, toda a contestação sobre a identidade do valor expedido, no acto da entrega ao destinatário, o qual não poderá quebrar os sêlos, abrir os volumes, nem proceder a verificação do seu conteúdo, antes de dar a respectiva senha ao empregado da Administração.

Art. 34.º — Os volumes com dinheiro ou valores só serão admitidos chumbados ou lacrados, por meio de um sinete especial aplicado sobre todas e quaisquer partes do invólucro, que possam dar saída ao conteúdo. As costuras dos sacos devem ser feitas interiormente, e, quando forem precintados, o cordel empregado no

sêlo deverá ser passado nos angulos por ilhós a fim de evitar que se deteriore ou corte.

Art. 35.º — Quando os valores forem transportados em caixas, devem estas ser cintadas com ferro ou outro metal, e as cintas chumbadas e seladas nos lugares de contacto dos extremos da chapa. Os sêlos serão postos por forma que o contacto dos volumes com outros não possa deteriorá-los.

Art. 36.º — A Administração só é responsável pela identidade dos sêlos e pelo peso e estado exterior dos volumes. Em caso de perda, não é obrigada a indemnização de quantia superior ao valor declarado.

§ único. Abertos os volumes, rasgados os invólucros, ou quebrados os sêlos pelo destinatário, ou por sua ordem, cessa para ele e para o expedidor todo o direito de reclamar, pois que, em caso de dúvida, devem os volumes, conforme os preceitos dêste artigo, ser verificados contraditorialmente, antes de abertos, pelo consignatário com o empregado competente da estação de chegada.

Art. 37.º — As notas de expedição das remessas a que se refere êste Capítulo, terão que conter, além das indicações gerais mencionadas no artigo 92.º, a designação, por extenso, do valor dos objectos apresentados para transporte e um modelo dos sêlos postos nos volumes.

Art. 38.º — A Administração terá o direito de efectuar estas remessas pelos comboios que julgar mais convenientes.

CAPITULO VI

Dinheiro em cobre ou bronze-níquel

(Base 8.º)

Por fracção de 10 quilogramas e quilómetro . . . \$001

Art. 39.º — As remessas de dinheiro em cobre ou bronze-níquel serão acondicionadas em caixas fortes de madeira com cintas metálicas e sêlos de chumbo ou lacre, observando-se as prescrições estipuladas no Capítulo V.

Art. 40.º — A Administração só é responsável pela identidade dos sêlos e pelo peso e estado exterior dos volumes. Em caso de perda, não é obrigada a indemnização de quantia superior ao valor declarado.

§ único. Abertas as caixas, soltas as cintas ou rôtos os sêlos pelo destinatário, ou por sua ordem, cessa para ele e para o expedidor todo o direito a reclamar, pois que, em caso de dúvidas, devem os volumes, conforme é estipulado nêste artigo, ser verificados contraditorialmente, antes de abertos, pelo consignatário com o empregado competente da estação de chegada.

CAPITULO VII

Comboios especiais

(Base 9.º)

Art. 41.º — Os passageiros, qualquer que seja o seu número, pagarão o preço da 1.ª classe, aumentado em 10 por cento; e as carruagens, cavalos, cães, bagagens, mercadorias, gado ou quaisquer outros transportes, os preços correspondentes desta tarifa.

§ único. O mínimo de percepção será de 1\$50 por quilómetro e o de percurso de 36 quilómetros.

Art. 42.^º — E' permitido à Administração estabelecer comboios especiais para particulares, recebendo os preços indicados no artigo antecedente, quando tiver meios adequados e de modo que não seja embaraçado nem sensivelmente alterado o serviço ordinario de passageiros e mercadorias.

Art. 43.^º — A requisição de qualquer comboio especial deve ser feita com tres horas de antecipação, pelo menos, nas estações onde haja depósito de máquinas. Nas demais estações aumentar-se ha a este tempo o necessário para que a máquina possa chegar do depósito mais proximo, que disponha de máquina competente, pagando se nêste caso os quilómetros que ela tiver de percorrer, na razão de 1\$55 por quilómetro.

Art. 44.^º — A importância do comboio especial deverá ser paga, no acto da requisição, ao chefe da estação de partida.

CAPITULO VIII Transportes fúnebres

(Base 10.^a)

Por quilómetro e vagão §126

Art. 45.^º — Para os cadáveres humanos, ossos, cinzas, vísceras e quaisquer partes do corpo humano, quando o seu transporte tiver por fim a trasladação para depósito, tumulo, ou para exame ou averiguação judicial ou administrativa, será destinado um vagão, no qual não será metido mais que um caixão, urna ou caixa, e que não levará outra carga.

§ único. Estes transportes serão feitos sómente à vista dos documentos proprios, dimanados das autoridades competentes, ou por elas legalizados.

Art. 46.^º — Os ossos, as preparações anatómicas, os fetos em frascos rolhados, as mumiás, e em geral os restos humanos destinados a museus, colecções ou estudo, acompanhados de documento competente para provar o seu fim, não serão considerados transportes fúnebres, e a sua condução será feita como recovagem (Capítulo III).

CAPITULO IX

Animais

(Bases 11.^a, 12.^a, 13.^a e 14.^a)

Por cabeça e quilómetro

Cada cavalo, garrano, pôtro, boi, vaca, muar ou jumento	§03969
Cada vitelo ou porco	§01764
Cada carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	§00882

Por vagão completo e quilómetro

De qualquer das espécies §147

N. B. — Os arreios e aparelhos dos animais serão transportados gratuitamente no mesmo vagão.

Art. 47.^º — A carga maxima de um vagão completo de gado é de:

6 cavalos, pôtros de mais de um ano, ou muares;
8 bois, vacas, muares de marca pequena, garranos, pôtros de um ano maximo, ou jumentos;

16 vitelos ou vitelas;
20 porcos;
40 carneiros, ovelhas, chibos ou cabras;
80 cordeiros, cabritos ou leitões.

§ 1.^º São permitidos carregamentos mixtos de gado da mesma espécie, contando-se para a determinação das cargas:

Cada dois vitelos ou vitelas por um boi;
Cada quatro leitões por um porco;
Cada dois cordeiros ou cabritos por um carneiro.

§ 2.^º Os maximos de carga acima fixados podem ser excedidos por vontade do expedidor, mas os excedentes dos referidos maximos serão taxados como se fossem transportados isoladamente. Nêste caso, a Administração ficará, porém, isenta de toda e qualquer responsabilidade pelos danos, avarias ou prejuizos que possam sofrer os animais.

Art. 48.^º — O expedidor assistirá, ou mandará assistir, à carga dos animais nos vagões, e prestará, por si ou por quem o represente, ajuda a essa operação. Igual dever assiste ao consignatário ao ser efectuada a descarga.

Art. 49.^º — O consignatário responderá pelas avarias que os animais causarem ao material da Administração, e pagará a importância das mesmas, antes de retirar a remessa da estação de chegada.

Art. 50.^º — A pedido do expedidor, poderão os animais ser acompanhados nos vagões por guardas ou tratadores, pagando passagem de 3.^a classe.

Art. 51.^º — Não é obrigatorio o transporte de animais pelos comboios rapidos, expressos, omnibus ou tramways.

Art. 52.^º — A Administração não é obrigada a transportar mais que um vagão com animais em cada comboio mixto.

Art. 53.^º — Os animais pequenos, como: cães, gatos, cordeiros, cabritos, leitões, coelhos, aves, etc., poderão ser transportados em gaiolas ou outras taras apropriadas, fornecidas pelos expedidores, e taxados a peso como recovagens.

§ único. Quando o peso de cada animal (cão, cabrito, cordeiro ou leitão), compreendida a tara, exceder a 20 quilogramas, aplicar-se ha a taxa por cabeça, se esta fôr superior à que lhe corresponda como recovagem, pelo peso bruto da expedição.

CAPITULO X

Veículos

(Base 15.^a)

Carros de passageiros ou de carga, material para incendios sobre rodas, viaturas ou reparos militares, carruagens, automoveis, aeroplanos e balões dirigíveis e embarcações. (Vidê exceções no artigo 54.^º e Capítulo XI):

Por tonelada e quilómetro §126

Mínimo de peso a taxar por veículo ou embarcação Kilog. 1:000

Art. 54.^º — Serão taxados como recovagens (Capítulo III) os velocipedes com ou sem motor mecânico, os carros de mão e vagonetes, os camions ou capito-

nés (carros de mudança) sem motor mecânico carregados com mobília, quaisquer veículos que não pesem mais de 200 quilogramas, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

§ único. As massas de peso indivisível de 3:000 quilogramas ou mais, ou de comprimento superior a 6,5 só serão aceites para transporte mediante ajuste prévio.

CAPITULO XI

Material circulante de caminhos de ferro transitando sobre as suas proprias rodas

(Bases 16.^a, 17.^a, 18.^a, 19.^a, 20.^a e 21.^a)

Por unidade e quilómetro

Locomotivas apagadas, não pesando mais de 30 toneladas — cada uma.....	§40
Locomotivas pesando mais de 30 toneladas — cada uma.....	§60
Tenders não pesando mais de 10 toneladas — cada um	§20
Tenders pesando mais de 10 toneladas — cada um	§30
Carruagens, compreendidas as automotoras apagadas, ou vagões, não pesando mais de 10 toneladas — cada uma	§10
Idem, idem, idem, pesando mais de 10 toneladas — cada uma	§12

CAPITULO XII

Disposições aplicaveis a todos os transportes de grande velocidade

Art. 55.^o — Os animais, víveres, mercadorias e outros quaisquer objectos, que devam ser transportados por grande velocidade, serão expedidos pelo primeiro comboio de passageiros, excepto os tramvais, que tenha carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, quando sejam entregues na estação de partida pelo menos tres horas antes da hora prescrita para a saída do comboio, ou por qualquer comboio de mercadorias que adeante ou não atraze a chegada da remessa a destino.

§ único. Resalvam-se as excepções constantes dos horários aprovados pelo Govêrno.

Art. 56.^o — A entrega das remessas de grande velocidade, na estação de destino, far-se ha depois da chegada do comboio, em seguida à distribuição das bagagens.

Quando não forem entregues aos consignatários que as vierem reclamar, dentro das seis horas decorridas depois da chegada regulamentar, só pertencerá à Administração o preço de transporte estabelecido nas tarifas de pequena velocidade.

2.^a SECÇÃO

Pequena velocidade

CAPITULO XIII

Mercadorias

(Bases 22.^a, 23.^a, 24.^a e 25.^a)

Por tonelada e quilómetro

1. ^a classe.....	§0313
2. ^a »	§02739
3. ^a »	§02277
4. ^a »	§01957

Art. 57.^o — A Administração estabelecerá, com a aprovação do Govêrno, a classificação geral e especificada das mercadorias.

Quando os remetentes, nas suas declarações das notas de expedição, não indicarem claramente a natureza da mercadoria, ou quando esta não figure na classificação geral respectiva, será aplicado o preço da 1.^a classe da tarifa geral.

Ao pessoal das estações incumbe o dever de esclarecer os expedidores chamando a sua atenção sobre os termos da declaração, quando não forem adequados, ou quando conduzirem à aplicação de taxas superiores ás que a tarifa estipula para a mercadoria especial.

Art. 58.^o — Não poderá ser transportado por pequena velocidade:

1.^o Tudo quanto foi designado na 1.^a secção da pre-

sente tarifa, com excepção dos artigos ou géneros admitidos no Capítulo III.

2.^o Toda a expedição de mercadorias que pesar menos de 10 quilogramas. (Veja-se o artigo 28.^o)

Art. 59.^o — A todo o volume que contiver mercadorias de diferentes classes a que correspondam, portanto, preços distintos, será aplicado, para pagamento de transporte o preço da classe mais cara.

Art. 60.^o — Os objectos que pesarem menos de 100 quilogramas por metro cúbico, serão taxados pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam segundo a classificação geral de mercadorias, com a sobretaxa de 50 por cento. Quando de tais objectos fôr carregado num mesmo vagão o mínimo de 3:000 quilogramas pertencentes a uma só remessa ou seja mais barato pagar por êste peso, não será aplicada a sobretaxa de 50 por cento.

Art. 61.^o — As massas indivisíveis de 3:000 quilogramas ou mais e cujo comprimento não exceda 6^m 5 serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam segundo a classificação geral de mercadorias aumentados das seguintes sobretaxas:

15 por cento para os pesos indivisíveis de 3:000 até 5.000 quilogramas;

25 por cento para os pesos indivisíveis de mais de 5.000 até 10.000 quilogramas;

50 por cento para os pesos indivisíveis de mais de 10.000 até 15.000 quilogramas.

Art. 62.º — Os objectos de comprimento superior a 6^m,5 e de peso indivisível inferior a 3.000 quilogramas serão taxados pelos preços que pela tarifa lhes correspondam segundo a classificação geral de mercadorias, mas com sujeição aos seguintes mínimos de peso, ou pagando como tal:

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

9 toneladas, para os objectos de mais de 13 metros até 19^m,5.

§ 1.º Juntamente com os volumes que não atingirem os mínimos de peso neste artigo fixados, será transportada gratuitamente, até preenchimento dos respectivos mínimos, carga miúda pertencente à mesma remessa e que não contenha mercadoria de classe superior.

§ 2.º Os objectos que não pesarem, cada um de per si, mais de 1:000 quilogramas e cujo comprimento, superior a 6^m,5 não exceder 13 metros, poderão ainda ser taxados pelo peso efectivo e pelo duplo do preço da 1.ª classe desta tarifa, sempre que os expedidores declarem explicitamente, na nota de expedição, que se sujeitam à demora até 10 dias além do prazo regulamentar de transporte. A Administração declina, porém, toda e qualquer responsabilidade pelos atrasos ou avarias que possam ocorrer até que as remessas sejam retiradas.

Art. 63.º — Os objectos de comprimento superior a 6^m,5 e de peso indivisível de 3:000 até 15:000 quilogramas serão taxados pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam segundo a classificação geral de mercadorias, aumentados das sobretaxas fixadas no artigo 61.º e com sujeição aos mínimos de peso estipulados no artigo 62.º

Art. 64.º — As massas de peso indivisível superior a 15:000 quilogramas ou de comprimento superior a 19^m,5 só serão aceites para transporte mediante ajuste prévio.

§ único. As condições destes transportes poderão regular-se amigavelmente entre a Administração e os expedidores. Feito, porém, acôrdo com um, não poderá esta negar-se a fazê-lo nos mesmos termos, durante 3 meses pelos menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

CAPITULO XIV

Animais

(Bases 26.º, 27.º, 28.º e 29.º)

Por cabeça e quilómetro

Cada cavalo, garrano, pôtro, boi, vaca, muar ou jumento	§01957
Cada vitela ou porco	§0087
Cada carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	§00435

Por vagão completo e quilómetro

De qualquer das espécies	§07245
--------------------------------	--------

N. B. — Os arreios e aparelhos dos animais serão transportados gratuitamente e no mesmo vagão.

Art. 65.º — A carga maxima de um vagão completo de gado é de:

6 cavalos, pôetros de mais de um ano ou muares;

8 bois, vacas, muares de marca pequena, garranos, pôetros de um ano maximo ou jumentos;

16 vitelos ou vitelas;

20 porcos;

40 carneiros, ovelhas chibos ou cabras;

80 cordeiros, cabritos ou leitões.

§ 1.º São permitidos carregamentos mixtos de gado da mesma espécie, contando-se para a determinação das cargas:

Cada 2 vitelos ou vitelas por um boi;

Cada 4 leitões por um porco;

Cada 2 cordeiros ou cabritos por um carneiro.

§ 2.º — Os maximos de carga acima fixados podem ser excedidos por vontade do expedidor, mas os excedentes dos referidos maximos serão taxados como se fossem transportados isoladamente.

Nêste caso, a Administração ficará, porém, isenta de toda e qualquer responsabilidade pelos danos, avarias ou prejuizos que possam sofrer os animais.

Art. 66.º — O expedidor assistirá ou mandará assistir à carga dos animais nos vagões e prestará, por si ou por quem o represente, ajuda a essa operação.

Igual dever assiste ao consignatário ao ser efectuada a descarga.

Art. 67.º — O consignatário responderá pelas avarias que os animais causarem ao material da Administração e pagará a importância das mesmas, antes de retirar a remessa da estação de chegada.

Art. 68.º — A pedido do expedidor poderão os animais ser acompanhados, no interior dos vagões, por guardas ou tratadores, pagando passagem de 3.ª classe.

Art. 69.º — Os animais pequenos, designados neste Capítulo (cabritos, cordeiros ou leitões) transportados em gaiolas ou outras taras apropriadas, fornecidas pelos expedidores, quando o peso de cada animal, compreendida a tara, for superior a 20 quilogramas, serão taxados por cabeça, sem aumento de taxa pela tara.

§ único. Os que não excederem a 20 quilogramas e quaisquer outros animais pequenos, tais como: cães, gatos, coelhos, aves, etc., apresentados nas mesmas condições, mas sem restrição de peso, só serão transportados em grande velocidade.

CAPITULO XV

Veículos

(Base 30.º)

Carros de passageiros ou de carga, material para incêndio sobre rodas, viaturas ou reparos militares, carruagens, automóveis, aeroplanos e balões dirigíveis e embarcações. (Vide exceções no artigo 70.º e Capítulo XVII).

Por tonelada e quilómetro

§06521

Mínimo de peso a taxar por veículo ou embarcação Kilog. 1:000

Art. 70.º — Serão taxados como mercadorias de 1.ª classe:

Os velocípedes com ou sem motor mecânico;

Os carros de mão e vagonetes;

Os camions ou capitonés (carros de mudança) sem motor mecânico carregados com mobilia;

Quaisquer veículos não designados que não pesem mais de 200 quilogramas nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

Art. 71.^o — Os veículos, cujo peso indivisível não excede 10:000 quilogramas, serão taxados pelo preço de \$06521, sem sobretaxa alguma. Os que excedam aquele peso só serão aceites para transporte mediante ajuste prévio.

Art. 72.^o — Os veículos de mais de 6^m,5 até 19^m,5 de comprimento serão taxados pelo preço de \$06521 com sujeição aos mínimos de peso fixados no artigo 62.^o

Os que ultrapassem o comprimento de 19^m,5 só serão aceites para transporte mediante ajuste prévio.

CAPITULO XVI

Material circulante de caminhos de ferro transitando sobre as suas proprias rodas

(Bases 31.^a, 32.^a, 33.^a, 34.^a, 35.^a e 36.^a)

Por unidade e quilómetro

Locomotivas apagadas, não pesando mais de 30 toneladas — cada uma.....	\$207
Locomotivas apagadas pesando mais de 30 toneladas — cada uma.....	\$3105
Tenders não pesando mais de 10 toneladas — cada um.....	\$1035
Tenders pesando mais de 10 toneladas — cada um.....	\$15525
Carruagens, compreendidas as automotoras apagadas, ou vagões, não pesando mais de 10 toneladas — cada uma.....	\$0575
Idem, idem, idem, pesando mais de 10 toneladas — cada uma	\$0621

3.^a SECÇÃO

Disposições comuns á grande e pequena velocidade

Art. 79.^o — A percepção será feita por quilómetro indivisível, assim: um quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido.

Toda a distancia menor de 6 quilómetros será contada por 6 quilómetros.

§ único. Nos apeadeiros entre duas estações o preço de transporte será calculado supondo a partida da estação imediatamente anterior ao apeadeiro e a chegada à estação imediatamente seguinte, consideradas no sentido da marcha dos trens.

Art. 80.^o — A importância de qualquer transporte que não fôr múltipla de um centavo será cobrada pelo múltiplo de um centavo, imediatamente superior.

Art. 81.^o — Qualquer que seja a distância percorrida, o mínimo de transporte cobravel por cada expedição, quer em grande, quer em pequena velocidade,

CAPITULO XVII

Disposições aplicaveis a todos os transportes de pequena velocidade

Art. 73.^o — Os animais, mercadorias e quaisquer objectos que tenham de ser transportados por pequena velocidade, serão expedidos, o mais tardar, no dia seguinte ao da sua chegada à estação de partida. O Governo poderá aumentar este prazo em mais um dia.

Art. 74.^o — A entrega das expedições de pequena velocidade efectuar-se ha, o mais tardar, no dia seguinte ao da chegada regulamentar à estação de destino. Exceptuam-se: ovos, caça morta, carnes verdes, leite e manteiga fresca e outros géneros de facil deterioração, cuja entrega deve ser pronta.

Art. 75.^o — A duração maxima do trajecto das remessas expedidas por pequena velocidade será de 24 horas por fracção indivisível de 125 quilómetros de distancia.

Art. 76.^o — Só é obrigatorio para a Administração o prazo total que resultar das disposições consignadas nos tres artigos antecedentes, podendo estabelecer, com auctorisação do Governo, tarifas reduzidas em que este prazo seja aumentado.

Art. 77.^o — As estações estarão abertas para a recepção e entrega das expedições: de 1 de Abril até 30 de Setembro, desde as 7 horas e 30 minutos até ás 18 horas e 30 minutos, e de 1 de Outubro até 31 de Março, desde as 8 horas e 30 minutos até ás 17 horas e 30 minutos.

Nos domingos e dias oficialmente decretados como feriados, não haverá serviço de pequena velocidade.

Art. 78.^o — O tempo durante o qual as estações estiverem fechadas, segundo o disposto no artigo antecedente, não é contado para os prazos de entrega das mercadorias.

será de 0\$10 quando na presente tarifa não esteja fixado mínimo superior. (Vidé quadro das bases dos preços).

Art. 82.^o — O peso da tonelada é de 1:000 quilogramas; as fracções de peso não serão contadas senão por centesimos de tonelada. Assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas; mais de 10 até 20 quilogramas pagará como 20 quilogramas, e assim sucessivamente.

Art. 83.^o — Os expedidores e consignatários têm a faculdade de efectuar de conta propria as operações de carga e descarga das remessas de vagão completo ou pagando como tal.

Quando o carregamento seja constituído por mercadorias a que correspondam diferentes mínimos de peso para vagão completo, será considerado como mínimo

^o mais elevado. Em tal caso, a taxa de transporte será a que corresponda a cada uma das mercadorias, sendo o peso que falte para completar o mínimo exigido, taxado pelo preço mais barato de entre os que forem aplicados.

Em qualquer dos casos não é permitido o agrupamento de remessas para os efeitos desta concessão.

§ 1.^o Quando a estação de partida carecer de meios próprios para a pesagem dos vagões completos, será a dita pesagem feita em qualquer estação de transito ou na de chegada à escolha da Administração; e os portes serão estabelecidos em harmonia com o resultado da referida pesagem, excepto no caso previsto no § 3.^o

§ 2.^o Se da falta de pesagem da estação de partida resultar que o carregamento do vagão excede a carga máxima regulamentar e que, por isso, haja posteriormente que transferir para outro vagão parte da carga, não haverá, por tal motivo, alteração nas condições do transporte aceites à partida; e o peso total, primitivamente carregado no vagão, continuará sujeito, portanto, ao preço e às condições correspondentes a vagão completo.

§ 3.^o Quando os remetentes declararem nas notas de expedição *um vagão de...* muito embora seja di-minuto o peso da remessa, a Administração reservará para ela um vagão completo; e a taxa será aplicada ao peso mínimo regulamentar para vagão completo.

Art. 84.^o — Incumbe aos expedidores e consignatários efectuar com gente sua e por sua conta e risco a carga e a descarga dos volumes de peso indivisível de 3:000 quilogramas ou mais, não cobrando a Administração em tal caso os respectivos direitos. Sendo para isso solicitada a Administração prestar-se ha-tavia a tomar a seu cargo estas operações mediante o pagamento da respectiva taxa em harmonia com a Tarifa de Despêses Acessórias em vigor, salvo se não dispuser de meios próprios para as levar a efeito.

Art. 85.^o — A Administração não é obrigada a transportar objectos cujas dimensões não sejam proporcionadas aos meios de condução de que dispuser e à segurança da marcha dos comboios.

Art. 86.^o — O número de viagens por dia será fixado pela Administração, com autorização do Governo, segundo as necessidades da circulação. O maximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinarios de passageiros e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do transito completo, serão sujeitas às regras de polícia para segurança pública, que o Governo estabelecer, ouvida a Administração.

Art. 87.^o — Para expedições que passarem das linhas da Administração para outras de Administração diferente, ou vice-versa, o tempo que poderá ser empregado para os efeitos da dita passagem ou transmissão, num sentido ou outro, não excederá os seguintes limites:

Para a grande velocidade. — Até à partida do primeiro comboio de passageiros, excepto os tramways que tenha carruagens de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, e que sair da estação de transmissão tres horas, pelo menos, depois da chegada de cada expedição, conforme o sentido da marcha.

Para a pequena velocidade. — Vinte e quatro horas depois da chegada.

Art. 88.^o — Os preços desta tarifa não são aplicáveis:

1.^o Às matérias inflamáveis e explosivas, aos animais não designados nos capítulos antecedentes, e aos objectos perigosos, cujo transporte esteja sujeito a prescrições especiais;

2.^o Às animais, cujo valor fôr superior a 500\$00.

Art. 89.^o — Para os casos especificados no artigo antecedente (88.^o) os preços de transporte, tanto em grande como em pequena velocidade, serão fixados ou por tarifas especiais, ou por ajuste amigavel, entre a Administração e os expedidores.

Art. 90.^o — A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistintamente sem nenhuma espécie de favor.

§ 1.^o Não são admitidos, nas linhas exploradas pelo Estado, contratos particulares destinados a regular os preços de transporte, salvo nos casos previstos na presente tarifa.

§ 2.^o As reduções concedidas a indigentes não poderão, em caso algum, dar lugar à aplicação das disposições do parágrafo precedente.

Art. 91.^o — Qualquer modificação de tarifa será anunciada ao público com um mês de antecedencia.

Art. 92.^o — Toda a expedição, excepto bagagens e cães soltos, deve ser acompanhada de uma declaração, em duplicado, datada e assinada pelo expedidor, na qual se indiquem os nomes e moradas do expedidor e consignatário, número, natureza, marcas e sinais dos volumes, estação de destino, e se o transporte é por grande ou pequena velocidade, e pago à partida ou à chegada.

§ 1.^o As remessas são consideradas ao portador, para os efeitos da entrega e como tais entregues à pessoa que apresentar o respectivo recibo, salvo quando o expedidor expressamente declarar, na nota de expedição, que a remessa só deve ser entregue a determinada pessoa.

Neste caso, a entrega da remessa sómente se efectuará mediante a assinatura do consignatário no respectivo recibo, devidamente abonada, quando o consignatário não fôr reconhecido pelo pessoal da estação.

§ 2.^o No caso de perda do recibo de qualquer remessa, será esta entregue mediante recibo suplementar, em que se mencionarão todas as indicações da remessa, e que deverá ser assinado pelo consignatário e a assinatura devidamente autenticada.

Art. 93.^o — A Administração tem direito de abrir os volumes para verificar se é, ou não, exacta a declaração do expedidor. Se a declaração fôr falsa e tendente a diminuir o preço de transporte, a expedição pagará o triplo da taxa correspondente, ficando o expedidor e consignatário responsáveis por quaisquer consequências da falsa declaração.

Se a declaração tiver sido exacta, a Administração reporá os volumes no estado em que estavam antes da verificação.

Art. 94.^o — A Administração deverá efectuar com cuidado, exactidão, celeridade e perfeita igualdade para todos os expedidores, os transportes que lhe forem confiados.

Art. 95.^o — As mercadorias, gado e quaisquer objectos que tiverem de ser transportados pelo caminho

de ferro, serão relacionados na estação onde forem recebidos, em registos especiais, á medida e pela ordem porque forem apresentados. As expedições com destino a uma mesma estação serão efectuadas pela ordem da inscrição na estação de partida.

Art. 96.^º—A Administração entregará ao expedidor uma senha, na qual mencionará a natureza, número e peso dos volumes, que compõem a expedição e se o custo do transporte é pago ou a pagar.

Ao consignatário entregará a Administração uma carta de porte, que reproduzirá a parte essencial da senha e da qual constará o custo do transporte.

Art. 97.^º—A Administração receberá e entregará todas as expedições nas suas estações ou armazens. O transporte de ali para qualquer ponto das localidades ou vice-versa, será por conta des expedidores ou destinatarios.

Art. 98.^º—Não é obrigatorio para a Administração o transporte de mercadorias em porte a pagar, quando forem sujeitas a deterioração, ou quando o seu valor fôr inferior ao dos portes.

§ 1.^º A Administração tambem não é obrigada a transportar remessas cujo acondicionamento não seja suficiente para as garantir das avarias resultantes da trepidação propria do caminho de ferro ou do contacto com outros volumes carregados conjuntamente.

§ 2.^º Se o expedidor quizer correr o risco das avarias que a remessa possa sofrer, em consequência da falta ou insuficiencia do acondicionamento, a Administração poderá efectuar o transporte, exigindo do expedidor uma declaração que a exima da responsabilidade de qualquer falta ou avaria resultante da insuficiencia ou ausencia de acondicionamento.

Art. 99.^º—Ainda mesmo que o expedidor isente a Administração da responsabilidade por qualquer avaria proveniente da falta ou insuficiencia de acondicionamento, a Administração poderá recusar-se a fazer o transporte, quando tenha fundamento para recer que do extravasamento ou avaria da mercadoria resulte dano ás remessas que tenham de ser carregadas conjuntamente.

Art. 100.^º—A Administração não pôde ser obrigada, em caso algum, a pagar indemnização por perdas ou avarias de mercadorias acondicionadas em vasilhas de barro, ferro fundido, vidro, peles ou caixas de madeira tenue, sempre que outros acondicionamentos não garantam suficientemente a mercadoria e que se não prove ter havido negligencia ou culpabilidade por parte da Administração.

Art. 101.^º—Indo as mercadorias a granel, a Administração não é responsavel pelas perdas ou avarias que possam provir da falta de acondicionamento.

Art. 102.^º—As mercadorias susceptiveis de serem confundidas com outras, ou cujo contacto poder prejudicar outras que juntamente com elas sejam carregadas nos vagões, só serão aceites, para transporte a granel, pelos preços desta tarifa, por expedições de peso mínimo de 6:000 quilogramas ou pagando por esse mínimo.

Estes carregamentos serão considerados como de vagão completo, e o mínimo de 6:000 quilogramas será substituido pelo exigido na classificação geral para vagão completo quando este fôr inferior.

Art. 103.^º—Nas avarias ou faltas internas, a Administração só pôde ser responsavel quando, no acondicionamento externo, se notem provas de pressão demasiada, esmagamento ou rutura por violencia e sinais de molha ou derrame de líquido sobre o volume, durante o tempo que tenha permanecido sob sua responsabilidade.

Art. 104.^º—Quando os objectos a transportar forem recebidos pela Administração, debaixo de coberta selada ou precintada, não haverá responsabilidade alguma para o caminho de ferro, sendo a entrega ao destinatário feita da mesma forma, isto é, estando os sêlos ou precintas intactos.

Art. 105.^º—A Administração não será tambem responsavel pelos resultados da adulteração, oxidação, evaporação ou perda do conteúdo dos volumes, quando êstes factos resultem da influencia atmosférica ou da natureza propria da mercadoria.

Art. 106.^º—O transporte de veículos e animais deverá ser prevenido com 24 horas de antecipação. O expedidor dará então a conhecer ao chefe da estação de partida o número e a natureza dos veículos de que carecer ou dos animais que pretender transportar.

§ único. Esta disposição não é aplicavel aos cães, nem aos animais pequenos transportados a peso.

Art. 107.^º—A Administração fica responsavel pela perda, danos e avarias que sofrer o que lhe fôr confiado para transporte, dênde a recepção até à entrega, salvo nos casos previstos nos artigos anteriores, ou quando essas perdas, danos e avarias resultarem de casos fortuitos e inevitaveis, violencia insuperavel, vicio proprio ou de quaisquer outras causas alheias à mesma Administração.

§ 1.^º A Administração não se obriga a cuidar da alimentação dos animais, quando êstes sejam demorados nas estações e declina toda a responsabilidade de quaisquer acidentes que possam ocorrer por esta demora. Se, porém, qualquer despesa fôr feita pela Administração com a alimentação dos animais, será integralmente paga pelo consignatário ou por quem o representar.

§ 2.^º Os animais que não forem retirados quatro horas depois da sua chegada à estação de destino, serão colocados em lugar proprio por conta dos seus donos e poderão ser vendidos em leilão, sem mais formalidades, se as despêses a que derem lugar forem superiores ao seu valor.

Tanto nêste caso, como no do parágrafo antecedente, os animais ou o seu valor respondem pela importânciade todas as despêses, devida à Administração.

Art. 108.^º—A indemnisação por qualquer falta ou avaria, cuja responsabilidade pertença à Administração, será regulada conforme o disposto no artigo 384.^º do Código Comercial.

Art. 109.^º—As reclamações devem ser feitas à Administração no acto da entrega das mercadorias aos destinatarios, e a indemnisação será baseada nos factos ou documentos comprovativos da natureza, quantidade e valor do que fôr perdido ou avariado.

Retirada a remessa da estação cessa a responsabilidade da Administração.

§ 1.^º Exceptua se o caso em que se proceda ao exame e verificação judicial das deteriorações só co-

nhecidas depois de abertos os volumes, os quais deverão ser feitos com a assistencia dum empregado do Caminho de Ferro, dentro das 24 horas seguintes à entrega dos volumes, como dispõem os números 3.^º, 4.^º e 5.^º do artigo 19.^º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.

§ 2.^º As reclamações sobre errada aplicação dos preços das tarifas poderão ser apresentadas até 2 meses depois de retirada a expedição pelo consignatário.

§ 3.^º As reclamações devem ser formuladas pelos expedidores ou consignatários das remessas, ou pelos seus legítimos procuradores, não tendo seguimento as que forem apresentadas por quaisquer outras entidades.

Art. 110.^º — O expedidor tem o direito de assistir à pesagem dos volumes que fizer transportar pelo Caminho de Ferro, e de verificar a exacta aplicação da tarifa.

§ único. Os vagões devem ter exteriormente a indicação do seu peso (tara) e da carga maxima que comportam.

Art. 111.^º — Na entrega das mercadorias, a Administração será obrigada ás repesagens que forem solicitadas pelos consignatários. Se o peso conferir com o que se houver registado, depois de deduzidas as quebras naturais, segundo a classe das mercadorias, o consignatário pagará por este serviço o que se achar estabelecido na Tarifa de Despésas Acessórias.

Art. 112.^º — Os preços da presente tarifa, em que não incluidos impostos de transito e o adicional, só representam portagem e transporte sobre a via ferrea. A Administração tem direito a ser retribuida, com inteira distinção do que cobrar em virtude desta tarifa, pela carga, descarga, evoluções e manobras, embarque, desembarque, armazenagem, registo e despésas com a manipulação dos volumes, antes e depois de transportados.

Estas despésas acessórias serão fixadas pela Administração, com a aprovação do Govêrno.

Art. 113.^º — Não é obrigatorio guardar nos armazens da linha ferrea as mercadorias por mais de dois meses. Findo este prazo, poderão ser vendidas por meio de arrematação, havendo prévio anúncio no jornal mais lido da localidade onde estiverem situados os armazens e na respectiva estação.

Se as mercadorias de grande e pequena velocidade, sujeitas a deterioração não forem retiradas dentro de 24 horas, depois da chegada, poderão ser vendidas independentemente de toda a formalidade, sendo a venda feita em leilão.

Em qualquer dos casos, o producto da venda, de-

pois de deduzidas as despésas pelas quais são responsáveis as mercadorias, ficará em depósito pelo tempo de um ano à disposição de quem de direito fôr.

Findo este prazo, a quantia em depósito reverterá a favor da Administração, sendo considerada receita fóra do trafego, ou aplicada a outro qualquer fim com autorização do Govêrno.

Art. 114.^º — Nos lugares mais públicos das estações estarão constantemente afixados cartazes, indicando o objecto de cada uma das tarifas em vigor, devidamente aprovadas pelo Govêrno, e que estas se encontram nas estações à disposição do público para consulta e venda.

Art. 115.^º — As remessas transportadas por grande velocidade, poderão permanecer na estação de destino durante 24 horas, a contar do prazo legal da sua chegada ou da chegada efectiva, se esta tiver lugar depois daquele prazo, sem pagamento de quantia alguma. Passado este prazo, ficarão sujeitas ás condições da Tarifa de Despésas Acessórias para pagamento da respectiva armazenagem.

Art. 116.^º — As remessas transportadas por pequena velocidade poderão permanecer na estação de destino durante 48 horas, a contar do prazo legal da sua chegada ou da chegada efectiva, se esta tiver sido depois daquêle prazo, sem pagamento de quantia alguma. Passado este prazo, ficarão sujeitas ás condições da Tarifa de Despésas Acessórias para pagamento da respectiva armazenagem.

§ único. Havendo aviso de chegada ao consignatário, poderá este prazo ser alterado por disposição especial da Tarifa de Despésas Acessórias.

Art. 117.^º — Todas as estações desta Administração podem aceitar para reexpedição qualquer remessa, sempre que para tal fim lhes seja entregue a respectiva nota de expedição, acompanhada da senha ou carta de porte da remessa correspondente ao transporte já efectuado.

§ único. *Reexpedição é todo o novo despacho de remessas efectuadas que não tenham sido ainda retiradas das estações.*

Art. 118.^º — O expedidor pôde variar o destino das remessas, quer se achem ainda na estação de procedência, quer estejam em caminho, uma vez que assim o peça na estação de procedência, entregando a senha da remessa despachada e nota de expedição para novo destino. No primeiro caso, quando a remessa ainda se encontre na estação expedidora, a taxa será apenas a correspondente ao transporte para o novo destino. No segundo caso, quando a remessa se acha em caminho, a taxa será a correspondente ás duas remessas.

4.^a SECÇÃO

Disposições relativas aos serviços públicos

Art. 119.^º — E' concedida, nos Caminhos de Ferro do Estado, à redução de 50 por cento sobre os preços estipulados na presente tarifa a todos os transportes de passageiros, animais e materiais, efectuados por conta do Estado.

§ 1.^º Aos transportes de pão da Manutenção Militar é concedida a redução de 75 por cento sobre o preço da Tarifa Geral e a devolução gratuita das taras vazias.

§ 2.^º São excluidos do benefício destas reduções as despesas acessórias e os impostos do sêlo e da Assistência, que serão pagos integralmente.

Art. 120.^º — Para o efeito da concessão, a que se refere o artigo antecedente, os transportes por conta do Estado serão efectuados mediante guia ou requisição devidamente autenticada, da qual conste, em relação a passageiros, o nome e categoria do funcionário, o número e a graduação das praças militares ou polícias, a estação de partida e destino e a classe em que o transporte deva ser feito.

As remessas de materiais serão acompanhadas da respectiva nota de expedição, junta à guia ou requisição.

Art. 121.^º — Não é obrigatorio o transporte de mais de 120 praças pelos comboios ordinarios de passageiros.

Art. 122.^º — Os pêlos de bagagem concedidos, para o efeito de transporte gratuito nas viagens em serviço, são os seguintes:

Oficiais generais	200	quilogramas
Oficiais superiores	120	"
Capitães	70	"
Oficiais subalternos	50	"
Praças de pré	30	"
Almirantes, vice e contra-almirantes	200	quilogramas
Capitães de mar e guerra, fragata e capitães tenentes	120	"
1. ^{os} tenentes	70	"
2. ^{os} tenentes e guardas-marinhas ..	50	"
Marinheiros, etc	30	"

Os pêlos excedentes serão pagos pela tarifa respectiva, sem a redução concedida no artigo 119.^º

Art. 123.^º — Quando fôr requisitado um comboio especial para transporte de tropas, o preço a cobrar

será metade do que corresponder, segundo as classes, aos lugares requisitados ou ocupados, se o seu numero fôr superior ao dos requisitados, com sujeição aos mínimos de cobrança e de percurso estipulado no § único do artigo 41.^º

Art. 124.^º — O transporte de presos será feito em compartimento ou carroagem reservada, quando requisitada pela auctoridade competente, com duas horas de antecipação, no primeiro caso, e 12 horas de antecipação no segundo.

Os preços de transporte dos presos e guardas que os acompanharem, serão regulados pela tarifa de passageiros, e conforme a classe em que tomarem lugares.

Deverão ser pagos todos os lugares de compartimento ou da carroagem onde forem transportados os presos e guardas, quando tais lugares tenham de ser reservados a requisição da auctoridade.

Art. 125.^º — Se o Govêrno quizer usar de carroagens celulares para o transporte de presos, serão engatadas aos comboios ordinarios essas carroagens, pagando, porém, os presos e guardas, que as acompanharem, passagem de 3.^a classe, segundo a tarifa respectiva.

Os militares que acompanharem presos, trazendo requisição da auctoridade competente, pagarão metade do preço da tarifa, de 3.^a classe, viajando nas carroagens celulares.

Art. 126.^º — As carroagens celulares vazias nada pagarão pelo seu percurso na linha.

O mínimo de cobrança por cada carroagem celular, transportando presos ou guardas, não poderá ser inferior a 30\$00.

Art. 127.^º — Não é obrigatorio engatar a cada comboio de passageiros mais de duas carroagens celulares.

Art. 128.^º — O serviço do correio é feito gratuitamente. Em cada comboio ordinario, em que não houver carroagens de repartição postal, será posto à disposição da Direcção Geral dos Correios, quando ela o requisitar, um compartimento de carroagem de 2.^a classe para transporte das malas do correio e respectivos condutores.

Art. 129.^º — O uso do telégrafo electrico será gratuito para os despachos oficiais, e facultado aos particulares mediante os preços da respectiva tarifa.

Lisboa, 8 de Julho de 1913.

O Presidente do Conselho de Administração,

José Cupertino Ribeiro Júnior.

Quadro da quebra natural das mercadorias por secação, evaporação ou derrame

Mercadorias	Percentagem			Mercadorias	Percentagem					
	Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante		Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante			
A										
Acidos.....	0,5	1	1,5	Drogas não designadas nesta tabela.....	0,5	1	1,5			
Adubos para terras.....	1	2	3	E						
Agua-pé em cascos ou barris.....	1,5	2	2,5	Entulho.....	2	3	4			
Aguardente em cascos ou barris.....	1,5	2	2,5	Enxôfre.....	0,5	1	1,5			
Alcatrão.....	1	1,5	2	Esparto em rama.....	1,5	2	2,5			
Alcool.....	1,5	2	2,5	Especiarias não designadas nesta tabela.....	0,5	1	1,5			
Alfarroba.....	1,5	2	2,5	Espíritos.....	0,5	1	1,5			
Algodão em fardos.....	1	1	2	Espíritos em barris.....	1,5	2	2,5			
Alhos.....	2	3	4	Esponjas.....	0,5	0,5	1			
Alpista.....	0,5	1	1,5	Essências.....	2	2	2,5			
Amido.....	0,5	1	1,5	Estopa.....	0,5	0,5	1			
Amoníaco.....	1,5	2	2,5	Estrumes.....	2	3	4			
Anis (erva-doce).....	0,5	0,5	1	F						
Antracite.....	1	2	3	Fachina (mato, rama de pinho).....	1,5	2	2,5			
Areia.....	1	2	3	Farelos.....	0,5	1	1,5			
Arrobe.....	1	1	1,5	Farinhas.....	0,5	1	1,5			
Arroz.....	0,5	1	1,5	Favos.....	0,5	1	1,5			
Assucar.....	1	1,5	2	Feno.....	0,5	1	1,5			
Azeite.....	2	2	2,5	Folhas de amoreira.....	2	3	4			
Azeitonas.....	1	1	2	Folhelho.....	1	1,5	2			
B										
Baga de sabugueiro.....	2	3	4	Frutas frescas.....	2	3	4			
Baga de louro.....	2	3	4	Frutas passadas ou sêcas.....	1	1	1,5			
Bagaço.....	1	2	3	G						
Barro.....	1	2	3	Genebra em barris.....	1,5	2	2,5			
Batatas.....	2	3	4	Geropiga.....	1,5	2	2,5			
Bebidas alcoolicas em cascos ou barris	1,5	2	2,5	Gêssoa a granel.....	2	4	6			
Betarraba.....	2	3	4	Gêssoa em sacos.....	1	2	3			
Betume.....	1	1,5	2	Giz.....	0,5	1	1,5			
Bôrras.....	2	2	2,5	Goma.....	0,5	1	1,5			
Breu.....	1	1,5	2	Gorduras não designadas nesta tabela.....	2	2	3			
C				Graxa.....	1	1,5	2			
Cacau.....	0,5	0,5	1	Grêda.....	1	2	3			
Café.....	0,5	0,5	1	Grude.....	0,5	1	1,5			
Cal a granel.....	1	2	3	Guano.....	1	2	3			
Cal em pedra.....	1	2	3	H						
Cal em pó, a granel.....	2	4	6	Herva verde.....	2	3	4			
Cal em pó, em sacos.....	1	2	3	Hortaliças.....	2	3	4			
Cal em sacos.....	0,5	1	1,5	J						
Cânfora.....	2	4	6	Junco ou junça.....	1,5	2	2,5			
Canela.....	0,5	0,5	1	L						
Câñamo.....	1,5	2	2,5	Lã lavrada.....	1	1,5	2			
Canas verdes.....	2	2	3	Lã suja.....	2	2,5	3			
Caracóis.....	1,5	2	2,5	Legumes frescos não designados nesta tabela.....	2	3	4			
Carnes sêcas ou fumadas.....	1	1	1,5	Legumes sêcos não designados nesta tabela.....	1	1	1,5			
Carnes verdes.....	1,5	2	2,5	Lentoa a granel.....	1	1	1,5			
Carqueja.....	1	1	1,5	Licores em barris.....	1,5	2	2,5			
Carvão de pedra, a granel.....	1	2	3	Limos.....	3	6	9			
Carvão vegetal, a granel.....	1	2	3	Limpadura de cereais.....	0,5	1	1,5			
Carvão vegetal, em sacos.....	0,5	1	1,5	Linhaça.....	0,5	1	1,5			
Cascas medicinais ou de tinturaria.....	2	2	2,5	Linho em bruto ou cardado.....	1	1,5	2			
Castanhas verdes.....	1,5	2	2,5	Líquidos em cascos ou barris sem análogos nesta tabela.....	1,5	2	2,5			
Cebolas.....	2	3	4	Lôdo.....	3	6	9			
Cêra.....	0,5	1	1,5	M						
Cercais.....	0,5	1	1,5	Madeira em bruto.....	0,5	1	1			
Cerveja em barris.....	1,5	2	2,5	Madeiras de tinturaria em troços pequenos.....	1	1	1,5			
Chifres.....	2	2	3	Madeiras de tinturaria moídas em saco.....	1	1,5	2			
Chocolate.....	0,5	1	1,5	Manteiga.....	2	2	3			
Cidra.....	1,5	2	2,5							
Cimentos.....	0,5	1	1,5							
Cinzas.....	2	3	4							
Cisco de carvão.....	2	3	4							
Cogumelos.....	2	3	4							
Coiros verdes e salgados.....	1,5	2	2,5							
Coke.....	1	2	3							
Conservas em barris.....	1	1,5	2							
Cortiça em bruto.....	2	2	3							
Cortiça em obra.....	2	2	3							
Cré.....	0,5	1	1,5							

Mercadorias	Percentagem			Mercadorias	Percentagem		
	Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante		Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante
Mariscos.....	2	2	3	Q			
Massas não designadas nesta tabela.....	0,5	1	1,5	Queijos.....	2	2	3
Medicamentos não designados nesta tabela.....	0,5	1	1,5	R			
Mel em barris ou ôdres.....	1	1	1,5	Raízes medicinais ou de tinturaria.....	2	2	3
Melaço em barris.....	1	1	1,5	Rapé.....	0,5	1	1,5
Minérios a granel.....	1	2	3	Requeijão.....	2	2	3
Môsto.....	1,5	2	2,5	Resinas sólidas.....	0,5	1	1,5
Musgo.....	2	3	4	S			
N							
Nafta.....	2	2	2,5	Sabão.....	2	2	3
Nata.....	2	2	3	Saibro.....	2	2	3
O							
Oleos.....	2	2	2,5	Sal.....	1	1,5	2
Orchata.....	1	1,5	2	Salitre.....	0,5	1	1,5
Ossos.....	5	6	8	Sarro.....	0,5	1	1,5
Ostras.....	2	2	3	Sêbo.....	1	1,5	2
P							
Painço.....	0,5	1	1,5	Sêmeas.....	0,5	1	1,5
Palha (a).....	0,5	1	1,5	Sementes.....	0,5	1	1,5
Pão.....	0,5	1	1,5	Serradura.....	2	2	3
Pedra de cal.....	1	2	3	Soda.....	0,5	1	1,5
Pedra de gesso.....	1	2	3	Sola.....	1	1	1,5
Peixe de escabeche em barris.....	1	1	2	Sumagre.....	0,5	1	1,5
Peixe fresco ou acondicionado em gelo (b).....	10	12	16	T			
Peixe fresco ou salpicado (c).....	5	6	8	Tabaco em folha.....	0,5	2	3
Peixe seco ou salgado.....	1	1	1,5	Terra.....	1	2	3
Peles curtidas.....	1	1	1,5	Tintas em pasta com óleo em barris.....	1,5	2	2,5
Peles verdes ou salgadas.....	2	3	3	Tintas moídas.....	0,5	1	1,5
Petróleo em barris.....	2	2,5	3	Tomates.....	2	3	4
Pez.....	1	1,5	2	Toucinho.....	1	1	1,5
Pimenta moída.....	0,5	1	1,5	Trapos.....	1	2	3
Pimentão.....	0,5	1	1,5	Tripas sêcas.....	0,5	1	1,5
Pinhas de pinheiro.....	1	1	1,5	Tripas verdes.....	5	6	8
Pita em bruto ou manufacturada.....	1,5	2	2,5	V			
Plantas vivas.....	2	4	6	Velas.....	1	1	1,5
Pó de carvão.....	2	4	6	Vernizes em cascos ou barris.....	2	2	2,5
Potassa.....	1	2	3	Vinagre em cascos ou barris.....	1,5	2	2,5
Pozolana.....	1	2	3	Vinho em cascos ou barris.....	1,5	2	2,5
Productos químicos em barris.....	0,5	1	1,5				

(a) Para as remessas destinadas a Lisboa-J. e Lisboa-S.A. é aumentada a quebra de mais 2 %.

(b) Percorrendo mais de 350 quilómetros e além dos 16 % do quadro: 3 % por fração indivisível de 100 quilómetros.

(c) Percorrendo mais de 350 quilómetros e além dos 8 % do quadro: 3 % por fração indivisível de 100 quilómetros.

TABELAS DE APLICAÇÃO
dos
PREÇOS DE TRANSPORTE
por
GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo			
						Por cabeça						
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Boi, vaca, cabalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão				
1 a 6	§12	§10	§07	§ 0	§756	§238	§106	§053	§882			
7	§14	§11	§08	§10	§882	§278	§123	§062	1§029			
8	§16	§13	§09	§10	1§008	§318	§141	§071	1§176			
9	§18	§14	§10	§10	1§134	§357	§159	§079	1§323			
10	§20	§16	§12	§10	1§26	§397	§176	§088	1§47			
11	§22	§17	§13	§10	1§386	§437	§194	§097	1§617			
12	§24	§19	§14	§10	1§512	§476	§212	§106	1§764			
13	§26	§21	§15	§10	1§638	§515	§229	§115	1§911			
14	§28	§22	§16	§10	1§764	§556	§247	§123	2§058			
15	§30	§24	§17	§10	1§89	§595	§265	§132	2§205			
16	§32	§25	§18	§10	2§016	§635	§282	§141	2§352			
17	§34	§27	§19	§10	2§142	§675	§30	§15	2§499			
18	§36	§28	§20	§10	2§268	§714	§318	§159	2§646			
19	§38	§30	§21	§10	2§394	§754	§335	§168	2§793			
20	§40	§31	§23	§10	2§52	§794	§353	§176	2§94			
21	§42	§33	§24	§10	2§646	§833	§37	§185	3§087			
22	§44	§34	§25	§10	2§772	§873	§388	§194	3§234			
23	§46	§36	§26	§10	2§898	§913	§406	§203	3§381			
24	§48	§38	§27	§10	3§024	§953	§423	§212	3§528			
25	§50	§39	§28	§10	3§15	§992	§441	§221	3§675			
26	§52	§41	§29	§10	3§276	1§032	§459	§229	3§822			
27	§54	§42	§30	§10	3§402	1§072	§476	§238	3§969			
28	§56	§44	§31	§10	3§528	1§111	§494	§247	4§116			
29	§58	§45	§32	§10	3§654	1§151	§512	§256	4§263			
30	§60	§47	§34	§10	3§78	1§191	§529	§265	4§41			
31	§62	§48	§35	§10	3§906	1§23	§547	§273	4§557			
32	§64	§50	§36	§10	4§032	1§27	§564	§282	4§704			
33	§66	§51	§37	§10	4§158	1§31	§582	§291	4§851			
34	§68	§53	§38	§11	4§284	1§349	§60	§30	4§998			
35	§70	§55	§39	§11	4§41	1§389	§617	§309	5§145			
36	§72	§56	§40	§11	4§536	1§429	§635	§318	5§292			
37	§74	§58	§41	§12	4§662	1§469	§653	§326	5§439			
38	§76	§59	§42	§12	4§788	1§508	§67	§335	5§586			
39	§78	§61	§43	§12	4§914	1§548	§688	§344	5§733			
40	§80	§62	§45	§12	5§04	1§588	§706	§353	5§88			
41	§82	§64	§46	§13	5§166	1§627	§723	§362	6§027			
42	§84	§65	§47	§13	5§292	1§667	§741	§37	6§174			
43	§86	§67	§48	§13	5§418	1§707	§759	§379	6§321			
44	§88	§68	§49	§14	5§544	1§746	§776	§388	6§468			
45	§90	§70	§50	§14	5§67	1§786	§794	§397	6§615			
46	§92	§72	§51	§14	5§796	1§826	§811	§406	6§762			
47	§94	§73	§52	§15	5§922	1§865	§829	§415	6§909			
48	§96	§75	§53	§15	6§048	1§905	§847	§423	7§056			
49	§98	§76	§55	§15	6§174	1§945	§864	§432	7§203			
50	1§00	§78	§56	§15	6§30	1§985	§882	§441	7§35			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aéroplanos, barcos dirigíveis e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça					
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	4.ª classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibro, cabra, cabritão, cordeiro ou leitão			
	\$00188	\$00165	\$00137	\$00118	\$392	\$118	\$053	\$027	\$44	1 a 6	
	\$00220	\$00192	\$00160	\$00137	\$457	\$137	\$061	\$031	\$51	7	
	\$00251	\$00220	\$00183	\$00157	\$522	\$157	\$070	\$035	\$58	8	
	\$00282	\$00247	\$00205	\$00177	\$587	\$177	\$079	\$040	\$66	9	
	\$00313	\$00274	\$00228	\$00196	\$653	\$196	\$087	\$044	\$73	10	
	\$00345	\$00302	\$00251	\$00216	\$718	\$216	\$096	\$048	\$80	11	
	\$00376	\$00329	\$00274	\$00235	\$783	\$235	\$105	\$053	\$87	12	
	\$00407	\$00357	\$00297	\$00255	\$848	\$255	\$114	\$057	\$95	13	
	\$00439	\$00384	\$00319	\$00274	\$913	\$274	\$122	\$061	1\$02	14	
	\$00470	\$00411	\$00342	\$00294	\$979	\$294	\$131	\$066	1\$09	15	
	\$00501	\$00439	\$00365	\$00314	1\$044	\$314	\$140	\$070	1\$16	16	
	\$00533	\$00466	\$00388	\$00333	1\$109	\$333	\$148	\$074	1\$24	17	
	\$00564	\$00494	\$00410	\$00353	1\$174	\$353	\$157	\$079	1\$31	18	
	\$00595	\$00521	\$00433	\$00372	1\$239	\$372	\$166	\$083	1\$38	19	
	\$00626	\$00548	\$00456	\$00392	1\$305	\$392	\$174	\$087	1\$45	20	
	\$00658	\$00576	\$00479	\$00411	1\$37	\$411	\$183	\$092	1\$53	21	
	\$00689	\$00603	\$00501	\$00431	1\$435	\$431	\$192	\$096	1\$60	22	
	\$00720	\$00630	\$00524	\$00451	1\$50	\$451	\$201	\$101	1\$67	23	
	\$00752	\$00658	\$00547	\$00470	1\$566	\$470	\$209	\$105	1\$74	24	
	\$00783	\$00685	\$00570	\$00490	1\$631	\$490	\$218	\$109	1\$82	25	
	\$00814	\$00713	\$00593	\$00509	1\$696	\$509	\$227	\$114	1\$89	26	
	\$00846	\$00740	\$00615	\$00529	1\$761	\$529	\$235	\$118	1\$96	27	
	\$00877	\$00767	\$00638	\$00548	1\$826	\$548	\$244	\$122	2\$03	28	
	\$00908	\$00795	\$00661	\$00568	1\$892	\$568	\$253	\$127	2\$11	29	
	\$00939	\$00822	\$00684	\$00588	1\$957	\$588	\$261	\$131	2\$18	30	
	\$00971	\$00850	\$00706	\$00607	2\$022	\$607	\$270	\$135	2\$25	31	
	\$01002	\$00877	\$00729	\$00627	2\$087	\$627	\$279	\$140	2\$32	32	
	\$01033	\$00904	\$00752	\$00646	2\$152	\$646	\$288	\$144	2\$40	33	
	\$01065	\$00932	\$00775	\$00666	2\$218	\$666	\$296	\$148	2\$47	34	
	\$01096	\$00959	\$00797	\$00685	2\$283	\$685	\$305	\$153	2\$54	35	
	\$01127	\$00987	\$00820	\$00705	2\$348	\$705	\$314	\$157	2\$61	36	
	\$01159	\$01014	\$00843	\$00725	2\$413	\$725	\$322	\$161	2\$69	37	
	\$01190	\$01041	\$00866	\$00744	2\$478	\$744	\$331	\$166	2\$76	38	
	\$01221	\$01069	\$00889	\$00764	2\$544	\$764	\$340	\$170	2\$83	39	
	\$01252	\$01096	\$00911	\$00783	2\$609	\$783	\$348	\$174	2\$90	40	
	\$01284	\$01123	\$00934	\$00803	2\$674	\$803	\$357	\$179	2\$98	41	
	\$01315	\$01151	\$00957	\$00822	2\$739	\$822	\$366	\$183	3\$05	42	
	\$01346	\$01178	\$00980	\$00842	2\$805	\$842	\$375	\$188	3\$12	43	
	\$01378	\$01206	\$01002	\$00862	2\$887	\$862	\$383	\$192	3\$19	44	
	\$01409	\$01233	\$01025	\$00881	2\$935	\$881	\$392	\$196	3\$27	45	
	\$01440	\$01260	\$01048	\$00901	3\$00	\$901	\$401	\$201	3\$34	46	
	\$01472	\$01288	\$01071	\$00920	3\$065	\$920	\$409	\$205	3\$41	47	
	\$01503	\$01315	\$01093	\$00940	3\$131	\$940	\$418	\$209	3\$48	48	
	\$01534	\$01343	\$01116	\$00959	3\$196	\$959	\$427	\$214	3\$56	49	
	\$01565	\$01370	\$01139	\$00979	3\$261	\$979	\$435	\$218	3\$63	50	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10.ª e 15.ª — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo		
						Por cabeça		Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe			Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
51	1\$02	\$79	\$57	\$16	6\$426	2\$024	\$90	\$45	7\$497		
52	1\$04	\$81	\$58	\$16	6\$552	2\$064	\$917	\$459	7\$644		
53	1\$06	\$82	\$59	\$16	6\$678	2\$104	\$935	\$467	7\$791		
54	1\$08	\$84	\$60	\$17	6\$804	2\$143	\$953	\$476	7\$938		
55	1\$10	\$85	\$61	\$17	6\$93	2\$183	\$97	\$485	8\$085		
56	1\$12	\$87	\$62	\$17	7\$056	2\$223	\$988	\$494	8\$232		
57	1\$14	\$88	\$63	\$18	7\$182	2\$262	1\$005	\$503	8\$379		
58	1\$16	\$90	\$64	\$18	7\$308	2\$302	1\$023	\$512	8\$526		
59	1\$18	\$92	\$66	\$18	7\$434	2\$342	1\$041	\$52	8\$673		
60	1\$20	\$93	\$67	\$18	7\$56	2\$381	1\$058	\$529	8\$82		
61	1\$22	\$95	\$68	\$19	7\$686	2\$421	1\$076	\$538	8\$967		
62	1\$24	\$96	\$69	\$19	7\$812	2\$461	1\$094	\$547	9\$114		
63	1\$26	\$98	\$70	\$19	7\$938	2\$50	1\$111	\$556	9\$261		
64	1\$28	\$99	\$71	\$20	8\$064	2\$54	1\$129	\$564	9\$408		
65	1\$29	1\$01	\$72	\$20	8\$19	2\$58	1\$147	\$573	9\$555		
66	1\$31	1\$02	\$73	\$20	8\$316	2\$62	1\$164	\$582	9\$702		
67	1\$33	1\$04	\$74	\$21	8\$442	2\$659	1\$182	\$591	9\$849		
68	1\$35	1\$05	\$75	\$21	8\$568	2\$699	1\$20	\$60	9\$996		
69	1\$37	1\$07	\$77	\$21	8\$694	2\$739	1\$217	\$609	10\$143		
70	1\$39	1\$09	\$78	\$21	8\$82	2\$778	1\$235	\$617	10\$29		
71	1\$41	1\$10	\$79	\$22	8\$946	2\$818	1\$252	\$626	10\$437		
72	1\$43	1\$12	\$80	\$22	9\$072	2\$858	1\$27	\$635	10\$584		
73	1\$45	1\$13	\$81	\$22	9\$198	2\$897	1\$288	\$644	10\$731		
74	1\$47	1\$15	\$82	\$23	9\$324	2\$937	1\$305	\$653	10\$878		
75	1\$49	1\$16	\$83	\$23	9\$45	2\$977	1\$323	\$662	11\$025		
76	1\$51	1\$18	\$84	\$23	9\$576	3\$016	1\$341	\$67	11\$172		
77	1\$53	1\$19	\$85	\$24	9\$702	3\$056	1\$358	\$679	11\$319		
78	1\$55	1\$21	\$86	\$24	9\$828	3\$096	1\$376	\$688	11\$466		
79	1\$57	1\$22	\$88	\$24	9\$954	3\$136	1\$394	\$697	11\$613		
80	1\$59	1\$24	\$89	\$24	10\$08	3\$175	1\$411	\$706	11\$76		
81	1\$61	1\$26	\$90	\$25	10\$206	3\$215	1\$429	\$714	11\$907		
82	1\$63	1\$27	\$91	\$25	10\$332	3\$255	1\$446	\$723	12\$054		
83	1\$65	1\$29	\$92	\$25	10\$458	3\$294	1\$464	\$732	12\$201		
84	1\$67	1\$30	\$93	\$26	10\$584	3\$334	1\$482	\$741	12\$348		
85	1\$69	1\$32	\$94	\$26	10\$71	3\$374	1\$499	\$75	12\$495		
86	1\$71	1\$33	\$95	\$26	10\$836	3\$413	1\$517	\$759	12\$642		
87	1\$73	1\$35	\$96	\$27	10\$962	3\$453	1\$535	\$767	12\$789		
88	1\$75	1\$36	\$98	\$27	11\$088	3\$493	1\$552	\$776	12\$936		
89	1\$77	1\$38	\$99	\$27	11\$214	3\$532	1\$57	\$785	13\$083		
90	1\$79	1\$39	1\$00	\$27	11\$34	3\$572	1\$588	\$794	13\$230		
91	1\$81	1\$41	1\$01	\$28	11\$466	3\$612	1\$605	\$803	13\$377		
92	1\$83	1\$43	1\$02	\$28	11\$592	3\$651	1\$623	\$811	13\$524		
93	1\$85	1\$44	1\$03	\$28	11\$718	3\$691	1\$641	\$82	13\$671		
94	1\$87	1\$46	1\$04	\$29	11\$844	3\$731	1\$658	\$829	13\$818		
95	1\$89	1\$47	1\$05	\$29	11\$97	3\$771	1\$676	\$838	13\$965		
96	1\$91	1\$49	1\$06	\$29	12\$096	3\$81	1\$693	\$847	14\$112		
97	1\$93	1\$50	1\$07	\$30	12\$222	3\$85	1\$711	\$856	14\$259		
98	1\$95	1\$52	1\$09	\$30	12\$348	3\$89	1\$729	\$864	14\$406		
99	1\$97	1\$53	1\$10	\$30	12\$474	3\$929	1\$746	\$873	14\$553		
100	1\$99	1\$55	1\$11	\$30	12\$60	3\$969	1\$764	\$882	14\$70		

De

PEQUENA VELOCIDADE

n	Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeronaves, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas	
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Por cabeça		Vagão completo		
	\$01597	\$01397	\$01162	\$00999	3\$326	\$999	\$444	\$222	3\$70	51
	\$01628	\$01425	\$01185	\$01018	3\$391	1\$018	\$453	\$227	3\$77	52
	\$01659	\$01452	\$01207	\$01038	3\$457	1\$038	\$462	\$231	3\$84	53
	\$01691	\$01480	\$01230	\$01057	3\$522	1\$057	\$47	\$235	3\$92	54
	\$01722	\$01507	\$01253	\$01077	3\$587	1\$077	\$479	\$24	3\$99	55
	\$01753	\$01534	\$01276	\$01096	3\$652	1\$096	\$488	\$244	4\$06	56
	\$01785	\$01562	\$01298	\$01116	3\$717	1\$116	\$496	\$248	4\$13	57
	\$01816	\$01589	\$01321	\$01136	3\$783	1\$136	\$505	\$253	4\$21	58
	\$01847	\$01617	\$01344	\$01155	3\$848	1\$155	\$514	\$257	4\$28	59
	\$01878	\$01644	\$01367	\$01175	3\$913	1\$175	\$522	\$261	4\$35	60
	\$01910	\$01671	\$01389	\$01194	3\$978	1\$194	\$531	\$266	4\$42	61
	\$01941	\$01699	\$01412	\$01214	4\$044	1\$214	\$54	\$270	4\$50	62
	\$01972	\$01726	\$01435	\$01233	4\$109	1\$233	\$549	\$275	4\$57	63
	\$02004	\$01753	\$01458	\$01253	4\$174	1\$253	\$557	\$279	4\$64	64
	\$02035	\$01781	\$01481	\$01273	4\$239	1\$273	\$566	\$283	4\$71	65
	\$02066	\$01808	\$01503	\$01292	4\$304	1\$292	\$575	\$288	4\$79	66
	\$02098	\$01836	\$01526	\$01312	4\$37	1\$312	\$583	\$292	4\$86	67
	\$02129	\$01863	\$01549	\$01331	4\$435	1\$331	\$592	\$296	4\$93	68
	\$02160	\$01890	\$01572	\$01351	4\$50	1\$351	\$601	\$301	5\$00	69
	\$02191	\$01918	\$01594	\$01370	4\$565	1\$37	\$609	\$305	5\$08	70
	\$02223	\$01945	\$01617	\$01390	4\$63	1\$39	\$618	\$309	5\$15	71
	\$02254	\$01973	\$01640	\$01410	4\$696	1\$41	\$627	\$314	5\$22	72
	\$02285	\$02000	\$01663	\$01429	4\$761	1\$429	\$636	\$318	5\$29	73
	\$02317	\$02027	\$01685	\$01449	4\$826	1\$449	\$644	\$322	5\$37	74
	\$02348	\$02055	\$01708	\$01468	4\$891	1\$468	\$653	\$327	5\$44	75
	\$02379	\$02082	\$01731	\$01488	4\$956	1\$488	\$662	\$331	5\$51	76
	\$02411	\$02110	\$01754	\$01507	5\$022	1\$507	\$67	\$335	5\$58	77
	\$02442	\$02137	\$01777	\$01527	5\$087	1\$527	\$67	\$340	5\$66	78
	\$02473	\$02164	\$01799	\$01547	5\$152	1\$547	\$688	\$344	5\$73	79
	\$02504	\$02192	\$01822	\$01566	5\$217	1\$566	\$696	\$348	5\$80	80
	\$02536	\$02219	\$01845	\$01586	5\$283	1\$586	\$705	\$353	5\$87	81
	\$02567	\$02246	\$01868	\$01605	5\$348	1\$605	\$714	\$357	5\$95	82
	\$02598	\$02274	\$01890	\$01625	5\$413	1\$625	\$723	\$362	6\$02	83
	\$02630	\$02301	\$01913	\$01644	5\$478	1\$644	\$731	\$366	6\$09	84
	\$02661	\$02329	\$01936	\$01664	5\$543	1\$664	\$74	\$370	6\$16	85
	\$02692	\$02356	\$01959	\$01684	5\$609	1\$684	\$749	\$375	6\$24	86
	\$02724	\$02383	\$01981	\$01703	5\$674	1\$703	\$757	\$379	6\$31	87
	\$02755	\$02411	\$02004	\$01723	5\$739	1\$723	\$766	\$383	6\$38	88
	\$02786	\$02438	\$02027	\$01742	5\$804	1\$742	\$775	\$388	6\$45	89
	\$02817	\$02466	\$02050	\$01762	5\$869	1\$762	\$783	\$392	6\$53	90
	\$02849	\$02493	\$02073	\$01781	5\$935	1\$781	\$792	\$396	6\$60	91
	\$02880	\$02520	\$02095	\$01801	6\$00	1\$801	\$801	\$401	6\$67	92
	\$02911	\$02548	\$02118	\$01821	6\$065	1\$821	\$81	\$405	6\$74	93
	\$02943	\$02575	\$02141	\$01840	6\$13	1\$84	\$818	\$409	6\$82	94
	\$02974	\$02603	\$02164	\$01860	6\$195	1\$86	\$827	\$414	6\$89	95
	\$03005	\$02630	\$02186	\$01879	6\$261	1\$879	\$836	\$418	6\$96	96
	\$03037	\$02657	\$02209	\$01899	6\$326	1\$899	\$844	\$422	7\$03	97
	\$03068	\$02685	\$02232	\$01918	6\$391	1\$918	\$853	\$427	7\$11	98
	\$03099	\$02712	\$02255	\$01938	6\$456	1\$938	\$862	\$431	7\$18	99
	\$03130	\$02739	\$02277	\$01957	6\$521	1\$957	\$87	\$435	7\$25	100

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a		Animais			Vagão completo		
					Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações		Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe		Por tonelada	Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão				
101	2\$01	1\$56	1\$12	\$31	12\$726	4\$009	1\$782	\$891	14\$847			
102	2\$03	1\$58	1\$13	\$31	12\$852	4\$048	1\$799	\$90	14\$994			
103	2\$05	1\$59	1\$14	\$31	12\$978	4\$088	1\$817	\$908	15\$141			
104	2\$07	1\$61	1\$15	\$32	13\$104	4\$128	1\$835	\$917	15\$288			
105	2\$09	1\$63	1\$16	\$32	13\$23	4\$167	1\$852	\$926	15\$435			
106	2\$11	1\$64	1\$17	\$32	13\$356	4\$207	1\$87	\$935	15\$582			
107	2\$13	1\$66	1\$18	\$33	13\$482	4\$247	1\$887	\$944	15\$729			
108	2\$15	1\$67	1\$20	\$33	13\$608	4\$287	1\$905	\$953	15\$876			
109	2\$17	1\$69	1\$21	\$33	13\$734	4\$326	1\$923	\$961	16\$023			
110	2\$19	1\$70	1\$22	\$33	13\$86	4\$366	1\$94	\$97	16\$17			
111	2\$21	1\$72	1\$23	\$34	13\$986	4\$406	1\$958	\$979	16\$317			
112	2\$23	1\$73	1\$24	\$34	14\$112	4\$445	1\$976	\$988	16\$464			
113	2\$25	1\$75	1\$25	\$34	14\$238	4\$485	1\$993	\$997	16\$611			
114	2\$27	1\$76	1\$26	\$35	14\$364	4\$525	2\$011	1\$005	16\$758			
115	2\$29	1\$78	1\$27	\$35	14\$49	4\$564	2\$029	1\$014	16\$905			
116	2\$31	1\$80	1\$28	\$35	14\$616	4\$604	2\$046	1\$023	17\$052			
117	2\$33	1\$81	1\$29	\$36	14\$742	4\$644	2\$064	1\$032	17\$199			
118	2\$35	1\$83	1\$31	\$36	14\$868	4\$683	2\$082	1\$041	17\$346			
119	2\$37	1\$84	1\$32	\$36	14\$994	4\$723	2\$099	1\$05	17\$493			
120	2\$39	1\$86	1\$33	\$36	15\$12	4\$763	2\$117	1\$058	17\$64			
121	2\$41	1\$87	1\$34	\$37	15\$246	4\$802	2\$134	1\$067	17\$787			
122	2\$43	1\$89	1\$35	\$37	15\$372	4\$842	2\$152	1\$076	17\$934			
123	2\$45	1\$90	1\$36	\$37	15\$498	4\$882	2\$17	1\$085	18\$081			
124	2\$47	1\$92	1\$37	\$38	15\$624	4\$922	2\$187	1\$094	18\$228			
125	2\$49	1\$93	1\$38	\$38	15\$75	4\$961	2\$205	1\$103	18\$375			
126	2\$51	1\$95	1\$39	\$38	15\$876	5\$001	2\$223	1\$111	18\$522			
127	2\$53	1\$97	1\$41	\$39	16\$002	5\$041	2\$24	1\$12	18\$669			
128	2\$55	1\$98	1\$42	\$39	16\$128	5\$08	2\$258	1\$129	18\$816			
129	2\$57	2\$00	1\$43	\$39	16\$254	5\$12	2\$276	1\$138	18\$963			
130	2\$58	2\$01	1\$44	\$39	16\$38	5\$16	2\$293	1\$147	19\$11			
131	2\$60	2\$03	1\$45	\$40	16\$506	5\$199	2\$311	1\$155	19\$257			
132	2\$62	2\$04	1\$46	\$40	16\$632	5\$239	2\$328	1\$164	19\$404			
133	2\$64	2\$06	1\$47	\$40	16\$758	5\$279	2\$346	1\$173	19\$551			
134	2\$66	2\$07	1\$48	\$41	16\$884	5\$318	2\$364	1\$182	19\$698			
135	2\$68	2\$09	1\$49	\$41	17\$01	5\$358	2\$381	1\$191	19\$845			
136	2\$70	2\$10	1\$50	\$41	17\$136	5\$398	2\$399	1\$20	19\$992			
137	2\$72	2\$12	1\$52	\$42	17\$262	5\$438	2\$417	1\$208	20\$139			
138	2\$74	2\$14	1\$53	\$42	17\$388	5\$477	2\$434	1\$217	20\$286			
139	2\$76	2\$15	1\$54	\$42	17\$514	5\$517	2\$452	1\$226	20\$433			
140	2\$78	2\$17	1\$55	\$42	17\$64	5\$557	2\$47	1\$235	20\$58			
141	2\$80	2\$18	1\$56	\$43	17\$766	5\$596	2\$487	1\$244	20\$727			
142	2\$82	2\$20	1\$57	\$43	17\$892	5\$636	2\$505	1\$252	20\$874			
143	2\$84	2\$21	1\$58	\$43	18\$018	5\$676	2\$523	1\$261	21\$021			
144	2\$86	2\$23	1\$59	\$44	18\$144	5\$715	2\$54	1\$27	21\$168			
145	2\$88	2\$24	1\$60	\$44	18\$27	5\$755	2\$558	1\$279	21\$315			
146	2\$90	2\$26	1\$61	\$44	18\$396	5\$795	2\$575	1\$288	21\$462			
147	2\$92	2\$27	1\$63	\$45	18\$522	5\$834	2\$593	1\$297	21\$609			
148	2\$94	2\$29	1\$64	\$45	18\$648	5\$874	2\$611	1\$305	21\$756			
149	2\$96	2\$30	1\$65	\$45	18\$774	5\$914	2\$628	1\$314	21\$903			
150	2\$98	2\$32	1\$66	\$45	18\$90	5\$954	2\$646	1\$323	22\$05			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Véhiculos, aéroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Vitela ou porco	Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Carneiro, ovelha, chib, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	§03162	§02767	§02300	§01977	6§587	1§977	§879	§44	7§32	101	
	§03193	§02794	§02323	§01997	6§652	1§997	§888	§444	7§39	102	
	§03224	§02822	§02346	§02016	6§717	2§016	§897	§449	7§47	103	
	§03256	§02849	§02369	§02036	6§782	2§036	§905	§453	7§54	104	
	§03287	§02876	§02391	§02055	6§848	2§055	§914	§457	7§61	105	
	§03318	§02904	§02414	§02075	6§913	2§075	§923	§462	7§68	106	
	§03350	§02931	§02437	§02094	6§978	2§094	§931	§466	7§76	107	
	§03381	§02959	§02460	§02114	7§043	2§114	§94	§47	7§83	108	
	§03412	§02986	§02482	§02134	7§108	2§134	§949	§475	7§90	109	
	§03443	§03013	§02505	§02153	7§174	2§153	§957	§479	7§97	110	
	§03475	§03041	§02528	§02173	7§239	2§173	§966	§483	8§05	111	
	§03506	§03068	§02551	§02192	7§304	2§192	§975	§488	8§12	112	
	§03537	§03096	§02574	§02212	7§369	2§212	§984	§492	8§19	113	
	§03569	§03123	§02596	§02231	7§434	2§231	§992	§496	8§26	114	
	§03600	§03150	§02619	§02251	7§50	2§251	1§001	§501	8§34	115	
	§03631	§03178	§02642	§02271	7§565	2§271	1§01	§505	8§41	116	
	§03663	§03205	§02665	§02290	7§630	2§29	1§018	§509	8§48	117	
	§03694	§03233	§02687	§02310	7§695	2§31	1§027	§514	8§55	118	
	§03725	§03260	§02710	§02329	7§76	2§329	1§036	§518	8§63	119	
	§03756	§03287	§02733	§02349	7§826	2§349	1§044	§522	8§70	120	
	§03788	§03315	§02756	§02368	7§891	2§368	1§053	§527	8§77	121	
	§03819	§03342	§02778	§02388	7§956	2§388	1§062	§531	8§84	122	
	§03850	§03369	§02801	§02408	8§021	2§408	1§071	§536	8§92	123	
	§03882	§03397	§02824	§02427	8§087	2§427	1§079	§54	8§99	124	
	§03913	§03424	§02847	§02447	8§152	2§447	1§088	§544	9§06	125	
	§03944	§03452	§02870	§02466	8§217	2§466	1§097	§549	9§13	126	
	§03976	§03479	§02892	§02486	8§282	2§486	1§105	§553	9§21	127	
	§04007	§03506	§02915	§02505	8§347	2§505	1§114	§557	9§28	128	
	§04038	§03534	§02938	§02525	8§413	2§525	1§123	§562	9§35	129	
	§04069	§03561	§02961	§02545	8§478	2§545	1§131	§566	9§42	130	
	§04101	§03589	§02983	§02564	8§543	2§564	1§14	§57	9§50	131	
	§04132	§03616	§03006	§02584	8§608	2§584	1§149	§575	9§57	132	
	§04163	§03643	§03029	§02603	8§673	2§603	1§158	§579	9§64	133	
	§04195	§03671	§03052	§02623	8§739	2§623	1§166	§583	9§71	134	
	§04226	§03698	§03074	§02642	8§804	2§642	1§175	§588	9§79	135	
	§04257	§03726	§03097	§02662	8§869	2§662	1§184	§592	9§86	136	
	§04289	§03753	§03120	§02682	8§934	2§682	1§192	§596	9§93	137	
	§04320	§03780	§03143	§02701	8§999	2§701	1§201	§601	10§00	138	
	§04351	§03808	§03166	§02721	9§065	2§721	1§21	§605	10§08	139	
	§04382	§03835	§03188	§02740	9§130	2§74	1§218	§609	10§15	140	
	§04414	§03862	§03211	§02760	9§195	2§76	1§227	§614	10§22	141	
	§04445	§03890	§03234	§02779	9§26	2§779	1§236	§618	10§29	142	
	§04476	§03917	§03257	§02799	9§326	2§799	1§245	§623	10§37	143	
	§04508	§03945	§03279	§02819	9§391	2§819	1§253	§627	10§44	144	
	§04539	§03972	§03302	§02838	9§456	2§838	1§262	§631	10§51	145	
	§04570	§03999	§03325	§02858	9§521	2§858	1§271	§636	10§58	146	
	§04602	§04027	§03348	§02877	9§586	2§877	1§279	§64	10§66	147	
	§04633	§04054	§03370	§02897	9§652	2§897	1§288	§644	10§73	148	
	§04664	§04082	§03393	§02916	9§717	2§916	1§297	§649	10§80	149	
	§04695	§04109	§03416	§02936	9§782	2§936	1§305	§653	10§87	150	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a		Animais			Vagão completo		
					Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações		Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe		Por tonelada	Transportes fúnebres	Boi, vaca, cabalo, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabrito, cordeiro ou leitão			
151	3\$00	2\$34	1\$67	\$46	19\$026	5\$993	2\$664	1\$332	22\$197			
152	3\$02	2\$35	1\$68	\$46	19\$152	6\$033	2\$681	1\$341	22\$344			
153	3\$04	2\$37	1\$69	\$46	19\$278	6\$073	2\$699	1\$349	22\$491			
154	3\$06	2\$38	1\$70	\$47	19\$404	6\$112	2\$717	1\$358	22\$638			
155	3\$08	2\$40	1\$71	\$47	19\$53	6\$152	2\$734	1\$367	22\$785			
156	3\$10	2\$41	1\$72	\$47	19\$656	6\$192	2\$752	1\$376	22\$932			
157	3\$12	2\$43	1\$74	\$48	19\$782	6\$231	2\$769	1\$385	23\$079			
158	3\$14	2\$44	1\$75	\$48	19\$908	6\$271	2\$787	1\$394	23\$226			
159	3\$16	2\$46	1\$76	\$48	20\$034	6\$311	2\$805	1\$402	23\$373			
160	3\$18	2\$47	1\$77	\$48	20\$16	6\$35	2\$822	1\$411	23\$52			
161	3\$20	2\$49	1\$78	\$49	20\$286	6\$39	2\$84	1\$42	23\$667			
162	3\$22	2\$51	1\$79	\$49	20\$412	6\$43	2\$858	1\$429	23\$814			
163	3\$24	2\$52	1\$80	\$49	20\$538	6\$469	2\$875	1\$438	23\$961			
164	3\$26	2\$54	1\$81	\$50	20\$664	6\$509	2\$893	1\$446	24\$108			
165	3\$28	2\$55	1\$82	\$50	20\$79	6\$549	2\$911	1\$455	24\$255			
166	3\$30	2\$57	1\$84	\$50	20\$916	6\$589	2\$928	1\$464	24\$402			
167	3\$32	2\$58	1\$85	\$51	21\$042	6\$628	2\$946	1\$473	24\$549			
168	3\$34	2\$60	1\$86	\$51	21\$168	6\$668	2\$964	1\$482	24\$696			
169	3\$36	2\$61	1\$87	\$51	21\$294	6\$708	2\$981	1\$491	24\$843			
170	3\$38	2\$63	1\$88	\$51	21\$42	6\$747	2\$999	1\$499	24\$99			
171	3\$40	2\$64	1\$89	\$52	21\$546	6\$787	3\$016	1\$508	25\$137			
172	3\$42	2\$66	1\$90	\$52	21\$672	6\$827	3\$034	1\$517	25\$284			
173	3\$44	2\$68	1\$91	\$52	21\$798	6\$866	3\$052	1\$526	25\$431			
174	3\$46	2\$69	1\$92	\$53	21\$924	6\$906	3\$069	1\$535	25\$578			
175	3\$48	2\$71	1\$93	\$53	22\$05	6\$946	3\$087	1\$544	25\$725			
176	3\$50	2\$72	1\$95	\$53	22\$176	6\$985	3\$105	1\$552	25\$872			
177	3\$52	2\$74	1\$96	\$54	22\$302	7\$025	3\$122	1\$561	26\$019			
178	3\$54	2\$75	1\$97	\$54	22\$428	7\$065	3\$14	1\$57	26\$166			
179	3\$56	2\$77	1\$98	\$54	22\$554	7\$105	3\$158	1\$579	26\$313			
180	3\$58	2\$78	1\$99	\$54	22\$68	7\$144	3\$175	1\$588	26\$46			
181	3\$60	2\$80	2\$00	\$55	22\$806	7\$184	3\$193	1\$596	26\$607			
182	3\$62	2\$81	2\$01	\$55	22\$932	7\$224	3\$21	1\$605	26\$754			
183	3\$64	2\$83	2\$02	\$55	23\$058	7\$263	3\$228	1\$614	26\$901			
184	3\$66	2\$85	2\$03	\$56	23\$184	7\$303	3\$246	1\$623	27\$048			
185	3\$68	2\$86	2\$04	\$56	23\$31	7\$343	3\$263	1\$632	27\$195			
186	3\$70	2\$88	2\$06	\$56	23\$436	7\$382	3\$281	1\$641	27\$342			
187	3\$72	2\$89	2\$07	\$57	23\$562	7\$422	3\$299	1\$649	27\$489			
188	3\$74	2\$91	2\$08	\$57	23\$688	7\$462	3\$316	1\$658	27\$636			
189	3\$76	2\$92	2\$09	\$57	23\$814	7\$501	3\$334	1\$667	27\$783			
190	3\$78	2\$94	2\$10	\$57	23\$94	7\$541	3\$352	1\$676	27\$93			
191	3\$80	2\$95	2\$11	\$58	24\$066	7\$581	3\$369	1\$685	28\$071			
192	3\$82	2\$97	2\$12	\$58	24\$192	7\$62	3\$387	1\$693	28\$224			
193	3\$84	2\$98	2\$13	\$58	24\$318	7\$66	3\$405	1\$702	28\$371			
194	3\$85	3\$00	2\$14	\$59	24\$444	7\$70	3\$422	1\$711	28\$518			
195	3\$87	3\$01	2\$15	\$59	24\$57	7\$74	3\$44	1\$72	28\$665			
196	3\$89	3\$03	2\$17	\$59	24\$696	7\$779	3\$457	1\$729	28\$812			
197	3\$91	3\$05	2\$18	\$60	24\$822	7\$819	3\$475	1\$738	28\$959			
198	3\$93	3\$06	2\$19	\$60	24\$948	7\$859	3\$493	1\$746	29\$106			
199	3\$95	3\$08	2\$20	\$60	25\$074	7\$898	3\$51	1\$755	29\$253			
200	3\$97	3\$09	2\$21	\$60	25\$20	7\$938	3\$528	1\$764	29\$40			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aeronaves, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pôro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	\$04727	\$04136	\$03439	\$02956	9\$847	2\$956	1\$314	\$657	10\$94	151	
	\$04758	\$04164	\$03462	\$02975	9\$912	2\$975	1\$323	\$662	11\$02	152	
	\$04789	\$04191	\$03484	\$02995	9\$978	2\$995	1\$332	\$666	11\$09	153	
	\$04821	\$04219	\$03507	\$03014	10\$043	3\$014	1\$34	\$67	11\$16	154	
	\$04852	\$04246	\$03530	\$03034	10\$108	3\$034	1\$349	\$675	11\$23	155	
	\$04883	\$04273	\$03553	\$03053	10\$173	3\$053	1\$358	\$679	11\$31	156	
	\$04915	\$04301	\$03575	\$03073	10\$238	3\$073	1\$366	\$683	11\$38	157	
	\$04946	\$04328	\$03598	\$03093	10\$304	3\$093	1\$375	\$688	11\$45	158	
	\$04977	\$04356	\$03621	\$03112	10\$369	3\$112	1\$384	\$692	11\$52	159	
	\$05008	\$04383	\$03644	\$03132	10\$434	3\$132	1\$392	\$696	11\$60	160	
	\$05040	\$04410	\$03666	\$03151	10\$499	3\$151	1\$401	\$701	11\$67	161	
	\$05071	\$04438	\$03689	\$03171	10\$565	3\$171	1\$41	\$705	11\$74	162	
	\$05102	\$04465	\$03712	\$03190	10\$63	3\$19	1\$419	\$71	11\$81	163	
	\$05134	\$04492	\$03735	\$03210	10\$695	3\$21	1\$427	\$714	11\$89	164	
	\$05165	\$04520	\$03758	\$03230	10\$76	3\$23	1\$436	\$718	11\$96	165	
	\$05196	\$04547	\$03780	\$03249	10\$825	3\$249	1\$445	\$723	12\$03	166	
	\$05228	\$04575	\$03803	\$03269	10\$891	3\$269	1\$453	\$727	12\$10	167	
	\$05259	\$04602	\$03826	\$03288	10\$956	3\$288	1\$462	\$731	12\$18	168	
	\$05290	\$04629	\$03849	\$03308	11\$021	3\$308	1\$471	\$736	12\$25	169	
	\$05321	\$04657	\$03871	\$03327	11\$086	3\$327	1\$479	\$74	12\$32	170	
	\$05353	\$04684	\$03894	\$03347	11\$151	3\$347	1\$488	\$744	12\$39	171	
	\$05384	\$04712	\$03917	\$03367	11\$217	3\$367	1\$497	\$749	12\$47	172	
	\$05415	\$04739	\$03940	\$03386	11\$282	3\$386	1\$506	\$753	12\$54	173	
	\$05447	\$04766	\$03962	\$03406	11\$347	3\$406	1\$514	\$757	12\$61	174	
	\$05478	\$04794	\$03985	\$03425	11\$412	3\$425	1\$523	\$762	12\$68	175	
	\$05509	\$04821	\$04008	\$03445	11\$477	3\$445	1\$532	\$766	12\$76	176	
	\$05541	\$04849	\$04031	\$03464	11\$543	3\$464	1\$54	\$77	12\$83	177	
	\$05572	\$04876	\$04054	\$03484	11\$608	3\$484	1\$549	\$775	12\$90	178	
	\$05603	\$04903	\$04076	\$03504	11\$673	3\$504	1\$558	\$779	12\$97	179	
	\$05634	\$04931	\$04099	\$03523	11\$738	3\$523	1\$566	\$783	13\$05	180	
	\$05666	\$04958	\$04122	\$03543	11\$804	3\$543	1\$575	\$788	13\$12	181	
	\$05697	\$04985	\$04145	\$03562	11\$869	3\$562	1\$584	\$792	13\$19	182	
	\$05728	\$05013	\$04167	\$03582	11\$934	3\$582	1\$593	\$797	13\$26	183	
	\$05760	\$05040	\$04190	\$03601	11\$999	3\$601	1\$601	\$801	13\$34	184	
	\$05791	\$05068	\$04213	\$03621	12\$064	3\$621	1\$61	\$805	13\$41	185	
	\$05822	\$05095	\$04236	\$03641	12\$13	3\$641	1\$619	\$81	13\$48	186	
	\$05854	\$05122	\$04258	\$03660	12\$195	3\$66	1\$627	\$814	13\$55	187	
	\$05885	\$05150	\$04281	\$03680	12\$260	3\$68	1\$636	\$818	13\$63	188	
	\$05916	\$05177	\$04304	\$03699	12\$325	3\$699	1\$645	\$823	13\$70	189	
	\$05947	\$05205	\$04327	\$03719	12\$39	3\$719	1\$653	\$827	13\$77	190	
	\$05979	\$05232	\$04350	\$03738	12\$456	3\$738	1\$662	\$831	13\$84	191	
	\$06010	\$05259	\$04372	\$03758	12\$521	3\$758	1\$671	\$836	13\$92	192	
	\$06041	\$05287	\$04395	\$03778	12\$586	3\$778	1\$68	\$84	13\$99	193	
	\$06073	\$05314	\$04418	\$03797	12\$651	3\$797	1\$688	\$844	14\$06	194	
	\$06104	\$05342	\$04441	\$03817	12\$716	3\$817	1\$697	\$849	14\$13	195	
	\$06135	\$05369	\$04463	\$03836	12\$782	3\$836	1\$706	\$853	14\$21	196	
	\$06167	\$05396	\$04486	\$03856	12\$847	3\$856	1\$714	\$857	14\$28	197	
	\$06198	\$05424	\$04509	\$03875	12\$912	3\$875	1\$723	\$862	14\$35	198	
	\$06229	\$05451	\$04532	\$03895	12\$977	3\$895	1\$732	\$866	14\$42	199	
	\$06260	\$05479	\$04554	\$03914	13\$042	3\$914	1\$74	\$87	14\$49	200	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo			
						Por cabeça						
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Boi, vaca, cabalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cordeiro ou leitão				
201	3\$99	3\$11	2\$22	\$61	25\$326	7\$978	3\$546	1\$773	29\$547			
202	4\$01	3\$12	2\$23	\$61	25\$452	8\$017	3\$563	1\$782	29\$694			
203	4\$03	3\$14	2\$24	\$61	25\$578	8\$057	3\$581	1\$79	29\$841			
204	4\$05	3\$15	2\$25	\$62	25\$704	8\$097	3\$599	1\$799	29\$988			
205	4\$07	3\$17	2\$27	\$62	25\$83	8\$136	3\$616	1\$808	30\$135			
206	4\$09	3\$18	2\$28	\$62	25\$956	8\$176	3\$634	1\$817	30\$282			
207	4\$11	3\$20	2\$29	\$63	26\$082	8\$216	3\$651	1\$826	30\$429			
208	4\$13	3\$22	2\$30	\$63	26\$208	8\$256	3\$669	1\$835	30\$576			
209	4\$15	3\$23	2\$31	\$63	26\$334	8\$295	3\$687	1\$843	30\$723			
210	4\$17	3\$25	2\$32	\$63	26\$46	8\$335	3\$704	1\$852	30\$87			
211	4\$19	3\$26	2\$33	\$64	26\$586	8\$375	3\$722	1\$861	31\$017			
212	4\$21	3\$28	2\$34	\$64	26\$712	8\$414	3\$74	1\$87	31\$161			
213	4\$23	3\$29	2\$35	\$64	26\$838	8\$451	3\$757	1\$879	31\$311			
214	4\$25	3\$31	2\$36	\$65	26\$964	8\$494	3\$775	1\$887	31\$458			
215	4\$27	3\$32	2\$38	\$65	27\$09	8\$533	3\$793	1\$896	31\$605			
216	4\$29	3\$34	2\$39	\$65	27\$216	8\$573	3\$81	1\$905	31\$752			
217	4\$31	3\$35	2\$40	\$66	27\$342	8\$613	3\$828	1\$914	31\$899			
218	4\$33	3\$37	2\$41	\$66	27\$468	8\$652	3\$846	1\$923	32\$046			
219	4\$35	3\$39	2\$42	\$66	27\$594	8\$692	3\$863	1\$932	32\$193			
220	4\$37	3\$40	2\$43	\$66	27\$72	8\$732	3\$881	1\$94	32\$31			
221	4\$39	3\$42	2\$44	\$67	27\$846	8\$771	3\$898	1\$949	32\$487			
222	4\$41	3\$43	2\$45	\$67	27\$972	8\$811	3\$916	1\$958	32\$634			
223	4\$43	3\$45	2\$46	\$67	28\$098	8\$851	3\$934	1\$967	32\$781			
224	4\$45	3\$46	2\$47	\$68	28\$224	8\$891	3\$951	1\$976	32\$928			
225	4\$47	3\$48	2\$49	\$68	28\$35	8\$93	3\$969	1\$985	33\$076			
226	4\$49	3\$49	2\$50	\$68	28\$476	8\$97	3\$987	1\$993	33\$229			
227	4\$51	3\$51	2\$51	\$69	28\$602	9\$01	4\$004	2\$002	33\$369			
228	4\$53	3\$52	2\$52	\$69	28\$728	9\$049	4\$022	2\$011	33\$516			
229	4\$55	3\$54	2\$53	\$69	28\$854	9\$089	4\$04	2\$02	33\$663			
230	4\$57	3\$56	2\$54	\$69	28\$98	9\$129	4\$057	2\$029	33\$81			
231	4\$59	3\$57	2\$55	\$70	29\$106	9\$168	4\$075	2\$037	33\$957			
232	4\$61	3\$59	2\$56	\$70	29\$232	9\$208	4\$092	2\$046	34\$101			
233	4\$63	3\$60	2\$57	\$70	29\$358	9\$248	4\$11	2\$055	34\$251			
234	4\$65	3\$62	2\$58	\$71	29\$484	9\$287	4\$128	2\$064	34\$398			
235	4\$67	3\$63	2\$60	\$71	29\$61	9\$327	4\$145	2\$073	34\$545			
236	4\$69	3\$65	2\$61	\$71	29\$736	9\$367	4\$163	2\$082	34\$692			
237	4\$71	3\$66	2\$62	\$72	29\$862	9\$407	4\$181	2\$09	34\$839			
238	4\$73	3\$68	2\$63	\$72	29\$988	9\$446	4\$198	2\$099	34\$986			
239	4\$75	3\$69	2\$64	\$72	30\$114	9\$486	4\$216	2\$108	35\$133			
240	4\$77	3\$71	2\$65	\$72	30\$24	9\$526	4\$234	2\$117	35\$28			
241	4\$79	3\$72	2\$66	\$73	30\$366	9\$565	4\$251	2\$126	35\$574			
242	4\$81	3\$74	2\$67	\$73	30\$492	9\$605	4\$269	2\$134	35\$721			
243	4\$83	3\$76	2\$68	\$73	30\$618	9\$645	4\$287	2\$143	35\$868			
244	4\$85	3\$77	2\$70	\$74	30\$744	9\$684	4\$304	2\$152	36\$015			
245	4\$87	3\$79	2\$71	\$74	30\$87	9\$724	4\$322	2\$161	36\$162			
246	4\$89	3\$80	2\$72	\$74	30\$996	9\$764	4\$339	2\$17	36\$309			
247	4\$91	3\$82	2\$73	\$75	31\$122	9\$803	4\$357	2\$179	36\$456			
248	4\$93	3\$83	2\$74	\$75	31\$248	9\$843	4\$375	2\$187	36\$603			
249	4\$95	3\$85	2\$75	\$75	31\$374	9\$883	4\$392	2\$196	36\$75			
250	4\$97	3\$86	2\$76	\$75	31\$50	9\$923	4\$41	2\$205				

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aéroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas	
1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Por cabeça		Vagão completo		
\$06292	\$05506	\$04577	\$03934	13\$108	3\$934	1\$749	\$875	14\$57	201
\$06323	\$05533	\$04600	\$03954	13\$173	3\$954	1\$758	\$879	14\$64	202
\$06354	\$05561	\$04623	\$03973	13\$238	3\$973	1\$767	\$884	14\$71	203
\$06386	\$05588	\$04646	\$03993	13\$303	3\$993	1\$775	\$888	14\$78	204
\$06417	\$05615	\$04668	\$04012	13\$369	4\$012	1\$784	\$892	14\$86	205
\$06448	\$05643	\$04691	\$04032	13\$434	4\$032	1\$793	\$897	14\$93	206
\$06480	\$05670	\$04714	\$04051	13\$499	4\$051	1\$801	\$901	15\$00	207
\$06511	\$05698	\$04737	\$04071	13\$564	4\$071	1\$81	\$905	15\$07	208
\$06542	\$05725	\$04759	\$04091	13\$629	4\$091	1\$819	\$91	15\$15	209
\$06573	\$05752	\$04782	\$04110	13\$695	4\$11	1\$827	\$914	15\$22	210
\$06605	\$05780	\$04805	\$04130	13\$76	4\$13	1\$836	\$918	15\$29	211
\$06636	\$05807	\$04828	\$04149	13\$825	4\$149	1\$845	\$923	15\$36	212
\$06667	\$05835	\$04851	\$04169	13\$89	4\$169	1\$854	\$927	15\$44	213
\$06699	\$05862	\$04873	\$04188	13\$955	4\$188	1\$862	\$931	15\$51	214
\$06730	\$05889	\$04896	\$04208	14\$021	4\$208	1\$871	\$936	15\$58	215
\$06761	\$05917	\$04919	\$04228	14\$086	4\$228	1\$88	\$94	15\$65	216
\$06793	\$05944	\$04942	\$04247	14\$151	4\$247	1\$888	\$944	15\$73	217
\$06824	\$05972	\$04964	\$04267	14\$216	4\$267	1\$897	\$949	15\$80	218
\$06855	\$05999	\$04987	\$04286	14\$281	4\$286	1\$906	\$953	15\$87	219
\$06886	\$06026	\$05010	\$04306	14\$347	4\$306	1\$914	\$957	15\$94	220
\$06918	\$06054	\$05033	\$04325	14\$412	4\$325	1\$923	\$962	16\$02	221
\$06949	\$06081	\$05055	\$04345	14\$477	4\$345	1\$932	\$966	16\$09	222
\$06980	\$06108	\$05078	\$04365	14\$542	4\$365	1\$941	\$971	16\$16	223
\$07012	\$06136	\$05101	\$04384	14\$608	4\$384	1\$949	\$975	16\$23	224
\$07043	\$06163	\$05124	\$04404	14\$673	4\$404	1\$958	\$979	16\$31	225
\$07074	\$06191	\$05147	\$04423	14\$738	4\$423	1\$967	\$984	16\$38	226
\$07106	\$06218	\$05169	\$04443	14\$803	4\$443	1\$975	\$988	16\$45	227
\$07137	\$06245	\$05192	\$04462	14\$868	4\$462	1\$984	\$992	16\$52	228
\$07168	\$06273	\$05215	\$04482	14\$934	4\$482	1\$993	\$997	16\$60	229
\$07199	\$06300	\$05238	\$04502	14\$999	4\$502	2\$001	1\$001	16\$67	230
\$07231	\$06328	\$05260	\$04521	15\$064	4\$521	2\$01	1\$005	16\$74	231
\$07262	\$06355	\$05283	\$04541	15\$129	4\$541	2\$019	1\$01	16\$81	232
\$07293	\$06382	\$05306	\$04560	15\$194	4\$56	2\$028	1\$014	16\$89	233
\$07325	\$06410	\$05329	\$04580	15\$26	4\$58	2\$036	1\$018	16\$96	234
\$07356	\$06437	\$05351	\$04599	15\$325	4\$599	2\$045	1\$023	17\$03	235
\$07387	\$06465	\$05374	\$04619	15\$39	4\$619	2\$054	1\$027	17\$10	236
\$07419	\$06492	\$05397	\$04639	15\$455	4\$639	2\$062	1\$031	17\$18	237
\$07450	\$06519	\$05420	\$04658	15\$52	4\$658	2\$071	1\$036	17\$25	238
\$07481	\$06547	\$05443	\$04678	15\$586	4\$678	2\$08	1\$04	17\$32	239
\$07512	\$06574	\$05465	\$04697	15\$651	4\$697	2\$088	1\$044	17\$39	240
\$07544	\$06601	\$05488	\$04717	15\$716	4\$717	2\$097	1\$049	17\$47	241
\$07575	\$06629	\$05511	\$04736	15\$781	4\$736	2\$106	1\$053	17\$54	242
\$07606	\$06656	\$05534	\$04756	15\$847	4\$756	2\$115	1\$058	17\$61	243
\$07638	\$06684	\$05556	\$04776	15\$912	4\$776	2\$123	1\$062	17\$68	244
\$07669	\$06711	\$05579	\$04795	15\$977	4\$795	2\$132	1\$066	17\$76	245
\$07700	\$06738	\$05602	\$04815	16\$042	4\$815	2\$141	1\$071	17\$83	246
\$07732	\$06766	\$05625	\$04834	16\$107	4\$834	2\$149	1\$075	17\$90	247
\$07763	\$06793	\$05647	\$04854	16\$173	4\$854	2\$158	1\$079	17\$97	248
\$07794	\$06821	\$05670	\$04873	16\$238	4\$873	2\$167	1\$084	18\$05	249
\$07825	\$06848	\$05693	\$04893	16\$303	4\$893	2\$175	1\$088	18\$12	250

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo			
						Por cabeça						
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Boi, vaca, cabalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão				
251	4\$99	3\$88	2\$77	\$76	31\$626	9\$962	4\$428	2\$214	36\$897			
252	5\$01	3\$89	2\$78	\$76	31\$752	10\$002	4\$445	2\$223	37\$044			
253	5\$03	3\$91	2\$79	\$76	31\$878	10\$042	4\$463	2\$231	37\$191			
254	5\$05	3\$93	2\$81	\$77	32\$004	10\$081	4\$481	2\$24	37\$338			
255	5\$07	3\$94	2\$82	\$77	32\$13	10\$121	4\$498	2\$249	37\$485			
256	5\$09	3\$96	2\$83	\$77	32\$256	10\$161	4\$516	2\$258	37\$632			
257	5\$11	3\$97	2\$84	\$78	32\$382	10\$20	4\$533	2\$267	37\$779			
258	5\$13	3\$99	2\$85	\$78	32\$508	10\$24	4\$551	2\$276	37\$926			
259	5\$14	4\$00	2\$86	\$78	32\$634	10\$28	4\$569	2\$284	38\$073			
260	5\$16	4\$02	2\$87	\$78	32\$76	10\$319	4\$586	2\$293	38\$22			
261	5\$18	4\$03	2\$88	\$79	32\$886	10\$359	4\$604	2\$302	38\$367			
262	5\$20	4\$05	2\$89	\$79	33\$012	10\$399	4\$622	2\$311	38\$514			
263	5\$22	4\$06	2\$90	\$79	33\$135	10\$438	4\$639	2\$32	38\$661			
264	5\$24	4\$08	2\$92	\$80	33\$264	10\$478	4\$657	2\$328	38\$808			
265	5\$26	4\$10	2\$93	\$80	33\$39	10\$518	4\$675	2\$337	38\$955			
266	5\$28	4\$11	2\$94	\$80	33\$516	10\$558	4\$692	2\$346	39\$102			
267	5\$30	4\$13	2\$95	\$81	33\$642	10\$597	4\$71	2\$355	39\$249			
268	5\$32	4\$14	2\$96	\$81	33\$768	10\$637	4\$728	2\$364	39\$396			
269	5\$34	4\$16	2\$97	\$81	33\$894	10\$677	4\$745	2\$373	39\$543			
270	5\$36	4\$17	2\$98	\$81	34\$02	10\$716	4\$763	2\$381	39\$69			
271	5\$38	4\$19	2\$99	\$82	34\$146	10\$756	4\$78	2\$39	39\$837			
272	5\$40	4\$20	3\$00	\$82	34\$272	10\$796	4\$798	2\$399	39\$984			
273	5\$42	4\$22	3\$01	\$82	34\$398	10\$835	4\$816	2\$408	40\$131			
274	5\$44	4\$23	3\$03	\$83	34\$524	10\$875	4\$833	2\$417	40\$278			
275	5\$46	4\$25	3\$04	\$83	34\$65	10\$915	4\$851	2\$426	40\$425			
276	5\$48	4\$27	3\$05	\$83	34\$776	10\$954	4\$869	2\$434	40\$572			
277	5\$50	4\$28	3\$06	\$84	34\$902	10\$994	4\$886	2\$443	40\$719			
278	5\$52	4\$30	3\$07	\$84	35\$028	11\$034	4\$904	2\$452	40\$866			
279	5\$54	4\$31	3\$08	\$84	35\$154	11\$074	4\$922	2\$461	41\$013			
280	5\$56	4\$33	3\$09	\$84	35\$28	11\$113	4\$939	2\$47	41\$16			
281	5\$58	4\$34	3\$10	\$85	35\$406	11\$153	4\$957	2\$478	41\$307			
282	5\$60	4\$36	3\$11	\$85	35\$532	11\$193	4\$974	2\$487	41\$454			
283	5\$62	4\$37	3\$13	\$85	35\$658	11\$232	4\$992	2\$496	41\$601			
284	5\$64	4\$39	3\$14	\$86	35\$784	11\$272	5\$01	2\$505	41\$748			
285	5\$66	4\$40	3\$15	\$86	35\$91	11\$312	5\$027	2\$514	41\$895			
286	5\$68	4\$42	3\$16	\$86	36\$036	11\$351	5\$045	2\$523	42\$042			
287	5\$70	4\$43	3\$17	\$87	36\$162	11\$391	5\$063	2\$531	42\$189			
288	5\$72	4\$45	3\$18	\$87	36\$288	11\$431	5\$08	2\$54	42\$336			
289	5\$74	4\$47	3\$19	\$87	36\$414	11\$47	5\$098	2\$549	42\$483			
290	5\$76	4\$48	3\$20	\$87	36\$54	11\$51	5\$116	2\$558	42\$63			
291	5\$78	4\$50	3\$21	\$88	36\$666	11\$55	5\$133	2\$567	42\$777			
292	5\$80	4\$51	3\$22	\$88	36\$792	11\$589	5\$151	2\$575	42\$924			
293	5\$82	4\$53	3\$24	\$88	36\$918	11\$629	5\$169	2\$584	43\$071			
294	5\$84	4\$54	3\$25	\$89	37\$044	11\$669	5\$186	2\$593	43\$218			
295	5\$86	4\$56	3\$26	\$89	37\$17	11\$709	5\$204	2\$602	43\$365			
296	5\$88	4\$57	3\$27	\$89	37\$296	11\$748	5\$221	2\$611	43\$512			
297	5\$90	4\$59	3\$28	\$90	37\$422	11\$788	5\$239	2\$62	43\$659			
298	5\$92	4\$60	3\$29	\$90	37\$548	11\$828	5\$257	2\$628	43\$806			
299	5\$94	4\$62	3\$30	\$90	37\$674	11\$867	5\$274	2\$637	43\$953			
300	5\$96	4\$64	3\$31	\$90	37\$80	11\$907	5\$292	2\$646	44\$10			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aéroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça					
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	4.ª classe		Bov, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	\$07857	\$06875	\$05716	\$04913	16\$368	4\$913	2\$184	1\$092	18\$19	251	
	\$07888	\$06903	\$05739	\$04932	16\$433	4\$932	2\$193	1\$097	18\$26	252	
	\$07919	\$06930	\$05761	\$04952	16\$499	4\$952	2\$202	1\$101	18\$33	253	
	\$07951	\$06958	\$05784	\$04971	16\$564	4\$971	2\$21	1\$105	18\$41	254	
	\$07982	\$06985	\$05807	\$04991	16\$629	4\$991	2\$219	1\$11	18\$48	255	
	\$08013	\$07012	\$05830	\$05010	16\$694	5\$01	2\$228	1\$114	18\$55	256	
	\$08045	\$07040	\$05852	\$05030	16\$759	5\$03	2\$236	1\$118	18\$62	257	
	\$08076	\$07067	\$05875	\$05050	16\$825	5\$05	2\$245	1\$123	18\$70	258	
	\$08107	\$07095	\$05898	\$05069	16\$89	5\$069	2\$254	1\$127	18\$77	259	
	\$08138	\$07122	\$05921	\$05089	16\$955	5\$089	2\$262	1\$131	18\$84	260	
	\$08170	\$07149	\$05943	\$05108	17\$02	5\$108	2\$271	1\$136	18\$91	261	
	\$08201	\$07177	\$05966	\$05128	17\$086	5\$128	2\$28	1\$14	18\$99	262	
	\$08232	\$07204	\$05989	\$05147	17\$151	5\$147	2\$289	1\$145	19\$06	263	
	\$08264	\$07231	\$06012	\$05167	17\$216	5\$167	2\$297	1\$149	19\$13	264	
	\$08295	\$07259	\$06035	\$05187	17\$281	5\$187	2\$306	1\$153	19\$20	265	
	\$08326	\$07286	\$06057	\$05206	17\$346	5\$206	2\$315	1\$158	19\$28	266	
	\$08358	\$07314	\$06080	\$05226	17\$412	5\$226	2\$323	1\$162	19\$35	267	
	\$08389	\$07341	\$06103	\$05245	17\$477	5\$245	2\$332	1\$166	19\$42	268	
	\$08420	\$07368	\$06126	\$05265	17\$542	5\$265	2\$341	1\$171	19\$49	269	
	\$08451	\$07396	\$06148	\$05284	17\$607	5\$284	2\$349	1\$175	19\$57	270	
	\$08483	\$07423	\$06171	\$05304	17\$672	5\$304	2\$358	1\$179	19\$64	271	
	\$08514	\$07451	\$06194	\$05324	17\$738	5\$324	2\$367	1\$184	19\$71	272	
	\$08545	\$07478	\$06217	\$05343	17\$803	5\$343	2\$376	1\$188	19\$78	273	
	\$08577	\$07505	\$06239	\$05363	17\$868	5\$363	2\$384	1\$192	19\$86	274	
	\$08608	\$07533	\$06262	\$05382	17\$933	5\$382	2\$393	1\$197	19\$93	275	
	\$08639	\$07560	\$06285	\$05402	17\$998	5\$402	2\$402	1\$201	20\$00	276	
	\$08671	\$07588	\$06308	\$05421	18\$064	5\$421	2\$41	1\$205	20\$07	277	
	\$08702	\$07615	\$06331	\$05441	18\$129	5\$441	2\$419	1\$21	20\$15	278	
	\$08733	\$07642	\$06353	\$05461	18\$194	5\$461	2\$428	1\$214	20\$22	279	
	\$08764	\$07670	\$06376	\$05480	18\$259	5\$480	2\$436	1\$218	20\$29	280	
	\$08796	\$07697	\$06399	\$05500	18\$325	5\$500	2\$445	1\$223	20\$36	281	
	\$08827	\$07724	\$06422	\$05519	18\$39	5\$519	2\$454	1\$227	20\$44	282	
	\$08858	\$07752	\$06444	\$05539	18\$455	5\$539	2\$463	1\$232	20\$51	283	
	\$08890	\$07779	\$06467	\$05558	18\$52	5\$558	2\$471	1\$236	20\$58	284	
	\$08921	\$07807	\$06490	\$05578	18\$585	5\$578	2\$48	1\$24	20\$65	285	
	\$08952	\$07834	\$06513	\$05598	18\$651	5\$598	2\$489	1\$245	20\$73	286	
	\$08984	\$07861	\$06535	\$05617	18\$716	5\$617	2\$497	1\$249	20\$80	287	
	\$09015	\$07889	\$06558	\$05637	18\$781	5\$637	2\$506	1\$253	20\$87	288	
	\$09046	\$07916	\$06581	\$05656	18\$846	5\$656	2\$515	1\$258	20\$94	289	
	\$09077	\$07944	\$06604	\$05676	18\$911	5\$676	2\$523	1\$262	21\$02	290	
	\$09109	\$07971	\$06627	\$05695	18\$977	5\$695	2\$532	1\$266	21\$09	291	
	\$09140	\$07998	\$06649	\$05715	19\$042	5\$715	2\$541	1\$271	21\$16	292	
	\$09171	\$08026	\$06672	\$05735	19\$107	5\$735	2\$55	1\$275	21\$23	293	
	\$09203	\$08053	\$06695	\$05754	19\$172	5\$754	2\$558	1\$279	21\$31	294	
	\$09234	\$08081	\$06718	\$05774	19\$237	5\$774	2\$567	1\$284	21\$38	295	
	\$09265	\$08108	\$06740	\$05793	19\$303	5\$793	2\$576	1\$288	21\$45	296	
	\$09297	\$08135	\$06763	\$05813	19\$368	5\$813	2\$584	1\$292	21\$52	297	
	\$09328	\$08163	\$06786	\$05832	19\$433	5\$832	2\$593	1\$297	21\$60	298	
	\$09359	\$08190	\$06809	\$05852	19\$498	5\$852	2\$602	1\$301	21\$67	299	
	\$09390	\$08217	\$06831	\$05871	19\$563	5\$871	2\$61	1\$305	21\$74	300	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo		
						Por cabeça		Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
301	5\$98	4\$65	3\$32	\$9	37\$926	11\$947	5\$31	2\$655	44\$247		
302	6\$00	4\$67	3\$33	\$91	38\$052	11\$986	5\$327	2\$664	44\$394		
303	6\$02	4\$68	3\$35	\$91	38\$178	12\$026	5\$345	2\$672	44\$541		
304	6\$04	4\$70	3\$36	\$92	38\$304	12\$066	5\$363	2\$681	44\$688		
305	6\$06	4\$71	3\$37	\$92	38\$43	12\$105	5\$38	2\$69	44\$835		
306	6\$08	4\$73	3\$38	\$92	38\$556	12\$145	5\$398	2\$699	44\$982		
307	6\$10	4\$74	3\$39	\$93	38\$682	12\$185	5\$415	2\$708	45\$129		
308	6\$12	4\$76	3\$40	\$93	38\$808	12\$225	5\$433	2\$717	45\$276		
309	6\$14	4\$77	3\$41	\$93	38\$934	12\$264	5\$451	2\$725	45\$423		
310	6\$16	4\$79	3\$42	\$93	39\$06	12\$304	5\$468	2\$734	45\$57		
311	6\$18	4\$81	3\$43	\$94	39\$186	12\$344	5\$486	2\$743	45\$717		
312	6\$20	4\$82	3\$44	\$94	39\$312	12\$383	5\$504	2\$752	45\$864		
313	6\$22	4\$84	3\$46	\$94	39\$438	12\$423	5\$521	2\$761	45\$011		
314	6\$24	4\$85	3\$47	\$95	39\$564	12\$463	5\$539	2\$769	46\$158		
315	6\$26	4\$87	3\$48	\$95	39\$69	12\$502	5\$557	2\$778	46\$305		
316	6\$28	4\$88	3\$49	\$95	39\$816	12\$542	5\$574	2\$787	46\$452		
317	6\$30	4\$90	3\$50	\$96	39\$942	12\$582	5\$592	2\$796	46\$599		
318	6\$32	4\$91	3\$51	\$96	40\$068	12\$621	5\$61	2\$805	46\$746		
319	6\$34	4\$93	3\$52	\$96	40\$194	12\$661	5\$627	2\$814	46\$893		
320	6\$36	4\$94	3\$53	\$96	40\$32	12\$701	5\$645	2\$822	47\$04		
321	6\$38	4\$96	3\$54	\$97	40\$446	12\$74	5\$662	2\$831	47\$187		
322	6\$40	4\$98	3\$56	\$97	40\$572	12\$78	5\$68	2\$840	47\$334		
323	6\$41	4\$99	3\$57	\$97	40\$698	12\$82	5\$698	2\$849	47\$481		
324	6\$43	5\$01	3\$58	\$98	40\$824	12\$86	5\$715	2\$858	47\$628		
325	6\$45	5\$02	3\$59	\$98	40\$95	12\$899	5\$733	2\$867	47\$775		
326	6\$47	5\$04	3\$60	\$98	41\$076	12\$939	5\$751	2\$875	47\$922		
327	6\$49	5\$05	3\$61	\$99	41\$202	12\$979	5\$768	2\$884	48\$069		
328	6\$51	5\$07	3\$62	\$99	41\$328	13\$018	5\$786	2\$893	48\$216		
329	6\$53	5\$08	3\$63	\$99	41\$454	13\$058	5\$804	2\$902	48\$363		
330	6\$55	5\$10	3\$64	\$99	41\$58	13\$098	5\$821	2\$911	48\$51		
331	6\$57	5\$11	3\$65	1\$00	41\$706	13\$137	5\$839	2\$919	48\$657		
332	6\$59	5\$13	3\$67	1\$00	41\$832	13\$177	5\$856	2\$928	48\$804		
333	6\$61	5\$14	3\$68	1\$00	41\$958	13\$217	5\$874	2\$937	48\$951		
334	6\$63	5\$16	3\$69	1\$01	42\$084	13\$256	5\$892	2\$946	49\$098		
335	6\$65	5\$18	3\$70	1\$01	42\$21	13\$296	5\$909	2\$955	49\$245		
336	6\$67	5\$19	3\$71	1\$01	42\$336	13\$336	5\$927	2\$964	49\$392		
337	6\$69	5\$21	3\$72	1\$02	42\$462	13\$376	5\$945	2\$972	49\$539		
338	6\$71	5\$22	3\$73	1\$02	42\$588	13\$415	5\$962	2\$981	49\$686		
339	6\$73	5\$24	3\$74	1\$02	42\$714	13\$455	5\$980	2\$990	49\$833		
340	6\$75	5\$25	3\$75	1\$02	42\$84	13\$495	5\$998	2\$999	49\$98		
341	6\$77	5\$27	3\$76	1\$03	42\$966	13\$534	6\$015	3\$008	50\$127		
342	6\$79	5\$28	3\$78	1\$03	43\$092	13\$574	6\$033	3\$016	50\$274		
343	6\$81	5\$30	3\$79	1\$03	43\$218	13\$614	6\$051	3\$025	50\$421		
344	6\$83	5\$31	3\$80	1\$04	43\$344	13\$653	6\$068	3\$034	50\$568		
345	6\$85	5\$33	3\$81	1\$04	43\$47	13\$693	6\$086	3\$043	50\$715		
346	6\$87	5\$35	3\$82	1\$04	43\$596	13\$733	6\$103	3\$052	50\$862		
347	6\$89	5\$36	3\$83	1\$05	43\$722	13\$772	6\$121	3\$061	51\$009		
348	6\$91	5\$38	3\$84	1\$05	43\$848	13\$812	6\$139	3\$069	51\$156		
349	6\$93	5\$39	3\$85	\$05	43\$974	13\$852	6\$156	3\$078	51\$303		
350	6\$95	5\$41	3\$86	1\$05	44\$10	13\$892	6\$174	3\$087	51\$45		

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aéroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça					
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	4.ª classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibro, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	\$09422	\$08245	\$06854	\$05891	19\$629	5\$891	2\$619	1\$31	21\$81	301	
	\$09453	\$08272	\$06877	\$05911	19\$694	5\$911	2\$628	1\$314	21\$88	302	
	\$09484	\$08300	\$06900	\$05930	19\$759	5\$93	2\$637	1\$319	21\$96	303	
	\$09516	\$08327	\$06923	\$05950	19\$824	5\$95	2\$645	1\$323	22\$03	304	
	\$09547	\$08354	\$06945	\$05969	19\$89	5\$969	2\$654	1\$327	22\$10	305	
	\$09578	\$08382	\$06968	\$05989	19\$955	5\$989	2\$663	1\$332	22\$17	306	
	\$09610	\$08409	\$06991	\$06008	20\$02	6\$008	2\$671	1\$336	22\$25	307	
	\$09641	\$08437	\$07014	\$06028	20\$085	6\$028	2\$68	1\$34	22\$32	308	
	\$09672	\$08464	\$07036	\$06048	20\$15	6\$048	2\$689	1\$345	22\$39	309	
	\$09703	\$08491	\$07059	\$06067	20\$216	6\$067	2\$697	1\$349	22\$46	310	
	\$09735	\$08519	\$07082	\$06087	20\$281	6\$087	2\$706	1\$353	22\$54	311	
	\$09766	\$08546	\$07105	\$06106	20\$346	6\$106	2\$715	1\$358	22\$61	312	
	\$09797	\$08574	\$07128	\$06126	20\$411	6\$126	2\$724	1\$362	22\$68	313	
	\$09829	\$08601	\$07150	\$06145	20\$476	6\$145	2\$732	1\$366	22\$75	314	
	\$09860	\$08628	\$07173	\$06165	20\$542	6\$165	2\$741	1\$371	22\$83	315	
	\$09891	\$08656	\$07196	\$06185	20\$607	6\$185	2\$75	1\$375	22\$90	316	
	\$09923	\$08683	\$07219	\$06204	20\$672	6\$204	2\$758	1\$379	22\$97	317	
	\$09954	\$08711	\$07241	\$06224	20\$737	6\$224	2\$767	1\$384	23\$04	318	
	\$09985	\$08738	\$07264	\$06243	20\$802	6\$243	2\$776	1\$388	23\$12	319	
	\$10016	\$08765	\$07287	\$06263	20\$868	6\$263	2\$784	1\$392	23\$19	320	
	\$10048	\$08793	\$07310	\$06282	20\$933	6\$282	2\$793	1\$397	23\$26	321	
	\$10079	\$08820	\$07332	\$06302	20\$998	6\$302	2\$802	1\$401	23\$33	322	
	\$10110	\$08847	\$07355	\$06322	21\$063	6\$322	2\$811	1\$406	23\$41	323	
	\$10142	\$08875	\$07378	\$06341	21\$129	6\$341	2\$819	1\$41	23\$48	324	
	\$10173	\$08902	\$07401	\$06361	21\$194	6\$361	2\$828	1\$414	23\$55	325	
	\$10204	\$08930	\$07424	\$06380	21\$259	6\$38	2\$837	1\$419	23\$62	326	
	\$10236	\$08957	\$07446	\$06400	21\$324	6\$40	2\$845	1\$423	23\$70	327	
	\$10267	\$08984	\$07469	\$06419	21\$389	6\$419	2\$854	1\$427	23\$77	328	
	\$10298	\$09012	\$07492	\$06439	21\$455	6\$439	2\$863	1\$432	23\$84	329	
	\$10329	\$09039	\$07515	\$06459	21\$52	6\$459	2\$871	1\$436	23\$91	330	
	\$10361	\$09067	\$07537	\$06478	21\$585	6\$478	2\$88	1\$44	23\$99	331	
	\$10392	\$09094	\$07560	\$06498	21\$65	6\$498	2\$889	1\$445	24\$06	332	
	\$10423	\$09121	\$07583	\$06517	21\$715	6\$517	2\$898	1\$449	24\$13	333	
	\$10455	\$09149	\$07606	\$06537	21\$781	6\$537	2\$906	1\$453	24\$20	334	
	\$10486	\$09176	\$07628	\$06556	21\$846	6\$556	2\$915	1\$458	24\$28	335	
	\$10517	\$09204	\$07651	\$06576	21\$911	6\$576	2\$924	1\$462	24\$35	336	
	\$10549	\$09231	\$07674	\$06596	21\$976	6\$596	2\$932	1\$466	24\$42	337	
	\$10580	\$09258	\$07697	\$06615	22\$041	6\$615	2\$941	1\$471	24\$49	338	
	\$10611	\$09286	\$07720	\$06635	22\$107	6\$635	2\$95	1\$475	24\$57	339	
	\$10642	\$09313	\$07742	\$06654	22\$172	6\$654	2\$958	1\$479	24\$64	340	
	\$10674	\$09340	\$07765	\$06674	22\$237	6\$674	2\$967	1\$484	24\$71	341	
	\$10705	\$09368	\$07788	\$06693	22\$302	6\$693	2\$976	1\$488	24\$78	342	
	\$10736	\$09395	\$07811	\$06713	22\$368	6\$713	2\$985	1\$493	24\$86	343	
	\$10768	\$09423	\$07833	\$06733	22\$433	6\$733	2\$993	1\$497	24\$93	344	
	\$10799	\$09450	\$07856	\$06752	22\$498	6\$752	3\$002	1\$501	25\$00	345	
	\$10830	\$09477	\$07879	\$06772	22\$563	6\$772	3\$011	1\$506	25\$07	346	
	\$10862	\$09505	\$07902	\$06791	22\$628	6\$791	3\$019	1\$51	25\$15	347	
	\$10893	\$09532	\$07924	\$06811	22\$694	6\$811	3\$028	1\$514	25\$22	348	
	\$10924	\$09560	\$07947	\$06830	22\$759	6\$83	3\$037	1\$519	25\$29	349	
	\$10955	\$09587	\$07970	\$06850	22\$824	6\$85	3\$045	1\$523	25\$36	350	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações	Animais			Vagão completo			
						Por cabeça						
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por tonelada	Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtre, muai ou jumento	Vitela ou porco				
351	6\$97	5\$42	3\$87	1\$06	44\$226	13\$931	6\$192	3\$096	51\$597			
352	6\$99	5\$44	3\$89	1\$06	44\$352	13\$971	6\$209	3\$105	51\$744			
353	7\$01	5\$45	3\$90	1\$06	44\$478	14\$011	6\$227	3\$113	51\$891			
354	7\$03	5\$47	3\$91	1\$07	44\$604	14\$05	6\$245	3\$122	52\$038			
355	7\$05	5\$48	3\$92	1\$07	44\$73	14\$09	6\$262	3\$131	52\$185			
356	7\$07	5\$50	3\$93	1\$07	44\$856	14\$13	6\$28	3\$14	52\$332			
357	7\$09	5\$52	3\$94	1\$08	44\$982	14\$169	6\$297	3\$149	52\$479			
358	7\$11	5\$53	3\$95	1\$08	45\$108	14\$209	6\$315	3\$158	52\$626			
359	7\$13	5\$55	3\$96	1\$08	45\$234	14\$249	6\$333	3\$166	52\$773			
360	7\$15	5\$56	3\$97	1\$08	45\$36	14\$288	6\$35	3\$175	52\$92			
361	7\$17	5\$58	3\$99	1\$09	45\$486	14\$328	6\$368	3\$184	53\$067			
362	7\$19	5\$59	4\$00	1\$09	45\$612	14\$368	6\$386	3\$193	53\$214			
363	7\$21	5\$61	4\$01	1\$09	45\$738	14\$407	6\$403	3\$202	53\$361			
364	7\$23	5\$62	4\$02	1\$10	45\$864	14\$447	6\$421	3\$21	53\$508			
365	7\$25	5\$64	4\$03	1\$10	45\$99	14\$487	6\$439	3\$219	53\$655			
366	7\$27	5\$65	4\$04	1\$10	46\$116	14\$527	6\$456	3\$228	53\$802			
367	7\$29	5\$67	4\$05	1\$11	46\$242	14\$566	6\$474	3\$237	53\$949			
368	7\$31	5\$69	4\$06	1\$11	46\$368	14\$606	6\$492	3\$246	54\$096			
369	7\$33	5\$70	4\$07	1\$11	46\$494	14\$646	6\$509	3\$255	54\$243			
370	7\$35	5\$72	4\$08	1\$11	46\$62	14\$685	6\$527	3\$263	54\$39			
371	7\$37	5\$73	4\$10	1\$12	46\$746	14\$725	6\$544	3\$272	54\$537			
372	7\$39	5\$75	4\$11	1\$12	46\$872	14\$765	6\$562	3\$281	54\$684			
373	7\$41	5\$76	4\$12	1\$12	46\$998	14\$804	6\$58	3\$29	54\$831			
374	7\$43	5\$78	4\$13	1\$13	47\$124	14\$844	6\$597	3\$299	54\$978			
375	7\$45	5\$79	4\$14	1\$13	47\$25	14\$884	6\$615	3\$308	55\$125			
376	7\$47	5\$81	4\$15	1\$13	47\$376	14\$923	6\$633	3\$316	55\$272			
377	7\$49	5\$82	4\$16	1\$14	47\$502	14\$963	6\$65	3\$325	55\$419			
378	7\$51	5\$84	4\$17	1\$14	47\$628	15\$003	6\$668	3\$334	55\$566			
379	7\$53	5\$85	4\$18	1\$14	47\$754	15\$043	6\$686	3\$343	55\$713			
380	7\$55	5\$87	4\$19	1\$14	47\$88	15\$082	6\$703	3\$352	55\$86			
381	7\$57	5\$89	4\$21	1\$15	48\$006	15\$122	6\$721	3\$36	56\$007			
382	7\$59	5\$90	4\$22	1\$15	48\$132	15\$162	6\$738	3\$369	56\$154			
383	7\$61	5\$92	4\$23	1\$15	48\$258	15\$201	6\$756	3\$378	56\$301			
384	7\$63	5\$93	4\$24	1\$16	48\$384	15\$241	6\$774	3\$387	56\$448			
385	7\$65	5\$95	4\$25	1\$16	48\$51	15\$281	6\$791	3\$396	56\$595			
386	7\$67	5\$96	4\$26	1\$16	48\$636	15\$32	6\$809	3\$405	56\$742			
387	7\$69	5\$98	4\$27	1\$17	48\$762	15\$36	6\$827	3\$413	56\$889			
388	7\$70	5\$99	4\$28	1\$17	48\$888	15\$40	6\$844	3\$422	57\$036			
389	7\$72	6\$01	4\$29	1\$17	49\$014	15\$439	6\$862	3\$431	57\$183			
390	7\$74	6\$02	4\$30	1\$17	49\$14	15\$479	6\$88	3\$44	57\$33			
391	7\$76	6\$04	4\$32	1\$18	49\$266	15\$519	6\$897	3\$449	57\$477			
392	7\$78	6\$06	4\$33	1\$18	49\$392	15\$558	6\$915	3\$457	57\$624			
393	7\$80	6\$07	4\$34	1\$18	49\$518	15\$598	6\$933	3\$466	57\$771			
394	7\$82	6\$09	4\$35	1\$19	49\$644	15\$638	6\$95	3\$475	57\$918			
395	7\$84	6\$10	4\$36	1\$19	49\$77	15\$678	6\$968	3\$484	58\$065			
396	7\$86	6\$12	4\$37	1\$19	49\$896	15\$717	6\$985	3\$493	58\$212			
397	7\$88	6\$13	4\$38	1\$20	50\$022	15\$757	7\$003	3\$502	58\$359			
398	7\$90	6\$15	4\$39	1\$20	50\$148	15\$797	7\$021	3\$51	58\$506			
399	7\$92	6\$16	4\$40	1\$20	50\$274	15\$836	7\$038	3\$519	58\$653			
400	7\$94	6\$18	4\$41	1\$20	50\$40	15\$876	7\$056	3\$528	58\$80			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a	Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aéroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas		
						Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Bui, vaca, cavalo, garrano, pôvo, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibro, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
	\$10987	\$09614	\$07993	\$06870	22\$889	6\$87	3\$054	1\$527	25\$43	351	
	\$11018	\$09642	\$08016	\$06889	22\$954	6\$889	3\$063	1\$532	25\$51	352	
	\$11049	\$09669	\$08038	\$06909	23\$02	6\$909	3\$072	1\$536	25\$58	353	
	\$11081	\$09697	\$08061	\$06928	23\$085	6\$928	3\$08	1\$54	25\$65	354	
	\$11112	\$09724	\$08084	\$06948	23\$150	6\$948	3\$089	1\$545	25\$72	355	
	\$11143	\$09751	\$08107	\$06967	23\$215	6\$967	3\$098	1\$549	25\$80	356	
	\$11175	\$09779	\$08129	\$06987	23\$28	6\$987	3\$106	1\$553	25\$87	357	
	\$11206	\$09806	\$08152	\$07007	23\$346	7\$007	3\$115	1\$558	25\$94	358	
	\$11237	\$09834	\$08175	\$07026	23\$411	7\$026	3\$124	1\$562	26\$01	359	
	\$11268	\$09861	\$08198	\$07046	23\$476	7\$046	3\$132	1\$566	26\$09	360	
	\$11300	\$09888	\$08220	\$07065	23\$541	7\$065	3\$141	1\$571	26\$16	361	
	\$11331	\$09916	\$08243	\$07085	23\$607	7\$085	3\$15	1\$575	26\$23	362	
	\$11362	\$09943	\$08266	\$07104	23\$672	7\$104	3\$159	1\$58	26\$30	363	
	\$11394	\$09970	\$08289	\$07124	23\$737	7\$124	3\$167	1\$584	26\$38	364	
	\$11425	\$09998	\$08312	\$07144	23\$802	7\$144	3\$176	1\$588	26\$45	365	
	\$11456	\$10025	\$08334	\$07163	23\$867	7\$163	3\$185	1\$593	26\$52	366	
	\$11488	\$10053	\$08357	\$07183	23\$933	7\$183	3\$193	1\$597	26\$59	367	
	\$11519	\$10080	\$08380	\$07202	23\$998	7\$202	3\$202	1\$601	26\$67	368	
	\$11550	\$10107	\$08403	\$07222	24\$063	7\$222	3\$211	1\$606	26\$74	369	
	\$11581	\$10135	\$08425	\$07241	24\$128	7\$241	3\$219	1\$61	26\$81	370	
	\$11613	\$10162	\$08448	\$07261	24\$193	7\$261	3\$228	1\$614	26\$88	371	
	\$11644	\$10190	\$08471	\$07281	24\$259	7\$281	3\$237	1\$619	26\$96	372	
	\$11675	\$10217	\$08494	\$07300	24\$324	7\$30	3\$246	1\$623	27\$03	373	
	\$11707	\$10244	\$08516	\$07320	24\$389	7\$32	3\$254	1\$627	27\$10	374	
	\$11738	\$10272	\$08539	\$07339	24\$454	7\$339	3\$263	1\$632	27\$17	375	
	\$11769	\$10299	\$08562	\$07359	24\$519	7\$359	3\$272	1\$636	27\$25	376	
	\$11801	\$10327	\$08585	\$07378	24\$585	7\$378	3\$28	1\$64	27\$32	377	
	\$11832	\$10354	\$08608	\$07398	24\$65	7\$398	3\$289	1\$645	27\$39	378	
	\$11863	\$10381	\$08630	\$07418	24\$715	7\$418	3\$298	1\$649	27\$46	379	
	\$11894	\$10409	\$08653	\$07437	24\$78	7\$437	3\$306	1\$653	27\$54	380	
	\$11926	\$10436	\$08676	\$07457	24\$846	7\$457	3\$315	1\$658	27\$61	381	
	\$11957	\$10463	\$08699	\$07476	24\$911	7\$476	3\$324	1\$662	27\$68	382	
	\$11988	\$10491	\$08721	\$07496	24\$976	7\$496	3\$333	1\$667	27\$75	383	
	\$12020	\$10518	\$08744	\$07515	25\$041	7\$515	3\$341	1\$671	27\$83	384	
	\$12051	\$10546	\$08767	\$07535	25\$106	7\$535	3\$50	1\$675	27\$90	385	
	\$12082	\$10573	\$08790	\$07555	25\$172	7\$555	3\$359	1\$68	27\$97	386	
	\$12114	\$10600	\$08812	\$07574	25\$237	7\$574	3\$367	1\$684	28\$04	387	
	\$12145	\$10628	\$08835	\$07594	25\$302	7\$594	3\$376	1\$688	28\$12	388	
	\$12176	\$10655	\$08858	\$07613	25\$367	7\$613	3\$385	1\$693	28\$19	389	
	\$12207	\$10683	\$08881	\$07633	25\$432	7\$633	3\$393	1\$697	28\$26	390	
	\$12239	\$10710	\$08904	\$07652	25\$498	7\$652	3\$402	1\$701	28\$33	391	
	\$12270	\$10737	\$08926	\$07672	25\$563	7\$672	3\$411	1\$706	28\$41	392	
	\$12301	\$10765	\$08949	\$07692	25\$628	7\$692	3\$42	1\$71	28\$48	393	
	\$12333	\$10792	\$08972	\$07711	25\$693	7\$711	3\$428	1\$714	28\$55	394	
	\$12364	\$10820	\$08995	\$07731	25\$758	7\$731	3\$437	1\$719	28\$62	395	
	\$12395	\$10847	\$09017	\$07750	25\$824	7\$75	3\$446	1\$723	28\$70	396	
	\$12427	\$10874	\$09040	\$07770	25\$889	7\$77	3\$454	1\$727	28\$77	397	
	\$12458	\$10902	\$09063	\$0778	25\$954	7\$789	3\$463	1\$732	28\$84	398	
	\$12489	\$10929	\$09086	\$07809	26\$019	7\$809	3\$472	1\$736	28\$91	399	
	\$12520	\$10956	\$09108	\$07828	26\$084	7\$828	3\$48	1\$74	28\$98	400	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a		Animais			Vagão completo		
					Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações		Por cabeça					
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe		Por tonelada	Transportes fúnebres	Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
401	7\$96	6\$19	4\$43	1\$21	50\$526		15\$916	7\$074	3\$537	58\$947		
402	7\$98	6\$21	4\$44	1\$21	50\$652		15\$955	7\$091	3\$546	59\$094		
403	8\$00	6\$23	4\$45	1\$21	50\$778		15\$995	7\$109	3\$554	59\$241		
404	8\$02	6\$24	4\$46	1\$22	50\$904		16\$035	7\$127	3\$563	59\$388		
405	8\$04	6\$26	4\$47	1\$22	51\$03		16\$074	7\$144	3\$572	59\$535		
406	8\$06	6\$27	4\$48	1\$22	51\$156		16\$114	7\$162	3\$581	59\$682		
407	8\$08	6\$29	4\$49	1\$23	51\$282		16\$154	7\$179	3\$59	59\$829		
408	8\$10	6\$30	4\$50	1\$23	51\$408		16\$194	7\$197	3\$599	59\$976		
409	8\$12	6\$32	4\$51	1\$23	51\$534		16\$233	7\$215	3\$607	60\$123		
410	8\$14	6\$33	4\$53	1\$23	51\$66		16\$273	7\$232	3\$616	60\$27		
411	8\$16	6\$35	4\$54	1\$24	51\$786		16\$313	7\$25	3\$625	60\$417		
412	8\$18	6\$36	4\$55	1\$24	51\$912		16\$352	7\$268	3\$634	60\$564		
413	8\$20	6\$38	4\$56	1\$24	52\$038		16\$392	7\$285	3\$643	60\$711		
414	8\$22	6\$40	4\$57	1\$25	52\$164		16\$432	7\$303	3\$651	60\$858		
415	8\$24	6\$41	4\$58	1\$25	52\$29		16\$471	7\$321	3\$66	61\$005		
416	8\$26	6\$43	4\$59	1\$25	52\$416		16\$511	7\$338	3\$669	61\$152		
417	8\$28	6\$44	4\$60	1\$26	52\$542		16\$551	7\$356	3\$678	61\$299		
418	8\$30	6\$46	4\$61	1\$26	52\$668		16\$59	7\$374	3\$687	61\$446		
419	8\$32	6\$47	4\$62	1\$26	52\$794		16\$63	7\$391	3\$696	61\$593		
420	8\$34	6\$49	4\$64	1\$26	52\$92		16\$67	7\$409	3\$704	61\$74		
421	8\$36	6\$50	4\$65	1\$27	53\$046		16\$709	7\$426	3\$713	61\$887		
422	8\$38	6\$52	4\$66	1\$27	53\$172		16\$749	7\$444	3\$722	62\$034		
423	8\$40	6\$53	4\$67	1\$27	53\$298		16\$789	7\$462	3\$731	62\$181		
424	8\$42	6\$55	4\$68	1\$28	53\$424		16\$829	7\$479	3\$74	62\$328		
435	8\$44	6\$56	4\$69	1\$28	53\$55		16\$868	7\$497	3\$749	62\$475		
426	8\$46	6\$58	4\$70	1\$28	53\$676		16\$908	7\$515	3\$757	62\$622		
427	8\$48	6\$60	4\$71	1\$29	53\$802		16\$948	7\$532	3\$766	62\$769		
428	8\$50	6\$61	4\$72	1\$29	53\$928		16\$987	7\$55	3\$775	62\$916		
429	8\$52	6\$63	4\$73	1\$29	54\$054		17\$027	7\$568	3\$784	63\$063		
430	8\$54	6\$64	4\$75	1\$29	54\$18		17\$067	7\$585	3\$793	63\$21		
431	8\$56	6\$66	4\$76	1\$30	54\$306		17\$106	7\$603	3\$801	63\$357		
432	8\$58	6\$67	4\$77	1\$30	54\$432		17\$146	7\$62	3\$81	63\$504		
433	8\$60	6\$69	4\$78	1\$30	54\$558		17\$186	7\$638	3\$819	63\$651		
434	8\$62	6\$70	4\$79	1\$31	54\$684		17\$225	7\$656	3\$828	63\$798		
435	8\$64	6\$72	4\$80	1\$31	54\$81		17\$265	7\$673	3\$837	63\$945		
436	8\$66	6\$73	4\$81	1\$31	54\$936		17\$305	7\$691	3\$846	64\$092		
437	8\$68	6\$75	4\$82	1\$32	55\$062		17\$345	7\$709	3\$854	64\$239		
438	8\$70	6\$77	4\$83	1\$32	55\$188		17\$384	7\$726	3\$863	64\$386		
439	8\$72	6\$78	4\$84	1\$32	55\$314		17\$424	7\$744	3\$872	64\$533		
440	8\$74	6\$80	4\$86	1\$32	55\$44		17\$464	7\$762	3\$881	64\$68		
441	8\$76	6\$81	4\$87	1\$33	55\$566		17\$503	7\$779	3\$89	64\$827		
442	8\$78	6\$83	4\$88	1\$33	55\$692		17\$543	7\$797	3\$898	64\$974		
443	8\$80	6\$84	4\$89	1\$33	55\$818		17\$583	7\$815	3\$907	65\$121		
444	8\$82	6\$86	4\$90	1\$34	55\$944		17\$622	7\$832	3\$916	65\$268		
445	8\$84	6\$87	4\$91	1\$34	56\$07		17\$662	7\$85	3\$925	65\$415		
446	8\$86	6\$89	4\$92	1\$34	56\$196		17\$702	7\$867	3\$934	65\$562		
447	8\$88	6\$90	4\$93	1\$35	56\$322		17\$741	7\$885	3\$943	65\$709		
448	8\$90	6\$92	4\$94	1\$35	56\$448		17\$781	7\$903	3\$951	65\$856		
449	8\$92	6\$94	4\$96	1\$35	56\$574		17\$821	7\$92	3\$96	66\$003		
450	8\$94	6\$95	4\$97	1\$35	56\$70		17\$861	7\$938	3\$969	66\$15		

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aeronaves, balões dirigíveis e embarcações Por toneladas	Animais			Distâncias quilométricas		
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça		Vitela ou porco			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Bov, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muan ou jumento	Carneiro, ovelha, chibio, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão				
	\$12552	\$10984	\$09131	\$07848	26\$15	7\$848	3\$489	1\$745	29\$06	401	
	\$12583	\$11011	\$09154	\$07868	26\$215	7\$868	3\$498	1\$749	29\$13	402	
	\$12614	\$11039	\$09177	\$07887	26\$28	7\$887	3\$507	1\$754	29\$20	403	
	\$12646	\$11066	\$09200	\$07907	26\$345	7\$907	3\$515	1\$758	29\$27	404	
	\$12677	\$11093	\$09222	\$07926	26\$411	7\$926	3\$524	1\$762	29\$35	405	
	\$12708	\$11121	\$09245	\$07946	26\$476	7\$946	3\$533	1\$767	29\$42	406	
	\$12740	\$11148	\$09268	\$07965	26\$541	7\$965	3\$541	1\$771	29\$49	407	
	\$12771	\$11176	\$09291	\$07985	26\$606	7\$985	3\$55	1\$775	29\$56	408	
	\$12802	\$11203	\$09313	\$08005	26\$671	8\$005	3\$559	1\$78	29\$64	409	
	\$12833	\$11230	\$09336	\$08024	26\$737	8\$024	3\$567	1\$784	29\$71	410	
	\$12865	\$11258	\$09359	\$08044	26\$802	8\$044	3\$576	1\$788	29\$78	411	
	\$12896	\$11285	\$09382	\$08063	26\$867	8\$063	3\$585	1\$793	29\$85	412	
	\$12927	\$11313	\$09405	\$08083	26\$932	8\$083	3\$594	1\$797	29\$93	413	
	\$12959	\$11340	\$09427	\$08102	26\$997	8\$102	3\$602	1\$801	30\$00	414	
	\$12990	\$11367	\$09450	\$08122	27\$063	8\$122	3\$611	1\$806	30\$07	415	
	\$13021	\$11395	\$09473	\$08142	27\$128	8\$142	3\$62	1\$81	30\$14	416	
	\$13053	\$11422	\$09496	\$08161	27\$193	8\$161	3\$628	1\$814	30\$22	417	
	\$13084	\$11450	\$09518	\$08181	27\$258	8\$181	3\$637	1\$819	30\$29	418	
	\$13115	\$11477	\$09541	\$08200	27\$323	8\$20	3\$646	1\$823	30\$36	419	
	\$13146	\$11504	\$09564	\$08220	27\$389	8\$22	3\$654	1\$827	30\$43	420	
	\$13178	\$11532	\$09587	\$08239	27\$454	8\$239	3\$663	1\$832	30\$51	421	
	\$13209	\$11559	\$09609	\$08259	27\$519	8\$259	3\$672	1\$836	30\$58	422	
	\$13240	\$11586	\$09632	\$08279	27\$584	8\$279	3\$681	1\$841	30\$65	423	
	\$13272	\$11614	\$09655	\$08298	27\$65	8\$298	3\$689	1\$845	30\$72	424	
	\$13303	\$11641	\$09678	\$08318	27\$715	8\$318	3\$698	1\$849	30\$80	425	
	\$13334	\$11669	\$09701	\$08337	27\$78	8\$337	3\$707	1\$854	30\$87	426	
	\$13366	\$11696	\$09723	\$08357	27\$845	8\$357	3\$715	1\$858	30\$94	427	
	\$13397	\$11723	\$09746	\$08376	27\$91	8\$376	3\$724	1\$862	31\$01	428	
	\$13428	\$11751	\$09769	\$08396	27\$976	8\$396	3\$733	1\$867	31\$09	429	
	\$13459	\$11778	\$09792	\$08416	28\$041	8\$416	3\$741	1\$871	31\$16	430	
	\$13491	\$11806	\$09814	\$08435	28\$106	8\$435	3\$75	1\$875	31\$23	431	
	\$13522	\$11833	\$09837	\$08455	28\$171	8\$455	3\$759	1\$88	31\$30	432	
	\$13553	\$11860	\$09860	\$08474	28\$236	8\$474	3\$768	1\$884	31\$38	433	
	\$13585	\$11888	\$09883	\$08494	28\$302	8\$494	3\$776	1\$888	31\$45	434	
	\$13616	\$11915	\$09905	\$08513	28\$367	8\$513	3\$785	1\$893	31\$52	435	
	\$13647	\$11943	\$09928	\$08533	28\$432	8\$533	3\$794	1\$897	31\$59	436	
	\$13679	\$11970	\$09951	\$08553	28\$497	8\$553	3\$802	1\$901	31\$67	437	
	\$13710	\$11997	\$09974	\$08572	28\$562	8\$572	3\$811	1\$906	31\$74	438	
	\$13741	\$12025	\$09997	\$08592	28\$628	8\$592	3\$82	1\$91	31\$81	439	
	\$13772	\$12052	\$10019	\$08611	28\$693	8\$611	3\$828	1\$914	31\$88	440	
	\$13804	\$12079	\$10042	\$08631	28\$758	8\$631	3\$837	1\$919	31\$96	441	
	\$13835	\$12107	\$10065	\$08650	28\$823	8\$65	3\$846	1\$923	32\$03	442	
	\$13866	\$12134	\$10088	\$08670	28\$889	8\$67	3\$855	1\$928	32\$10	443	
	\$13898	\$12162	\$10110	\$08690	28\$954	8\$69	3\$863	1\$932	32\$17	444	
	\$13929	\$12189	\$10133	\$08709	29\$019	8\$709	3\$872	1\$936	32\$25	445	
	\$13960	\$12216	\$10156	\$08729	29\$084	8\$729	3\$881	1\$941	32\$32	446	
	\$13992	\$12244	\$10179	\$08748	29\$149	8\$748	3\$889	1\$945	32\$39	447	
	\$14023	\$12271	\$10201	\$08768	29\$215	8\$768	3\$898	1\$949	32\$46	448	
	\$14054	\$12299	\$10224	\$08787	29\$28	8\$787	3\$907	1\$954	32\$54	449	
	\$14085	\$12326	\$10247	\$08807	29\$345	8\$807	3\$915	1\$958	32\$61	450	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			Vagão completo			
						Por cabeça						
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão				
451	8\$96	6\$97	4\$98	1\$36	56\$826	17\$90	7\$956	3\$978	66\$297			
452	8\$97	6\$98	4\$99	1\$36	56\$952	17\$94	7\$973	3\$987	66\$444			
453	8\$99	7\$00	5\$00	1\$36	57\$078	17\$98	7\$991	3\$995	66\$591			
454	9\$01	7\$01	5\$01	1\$37	57\$204	18\$019	8\$009	4\$004	66\$738			
455	9\$03	7\$03	5\$02	1\$37	57\$33	18\$059	8\$026	4\$013	66\$885			
456	9\$05	7\$04	5\$03	1\$37	57\$456	18\$099	8\$044	4\$022	67\$032			
457	9\$07	7\$06	5\$04	1\$38	57\$582	18\$138	8\$061	4\$031	67\$179			
458	9\$09	7\$07	5\$05	1\$38	57\$708	18\$178	8\$079	4\$04	67\$326			
459	9\$11	7\$09	5\$07	1\$38	57\$834	18\$218	8\$097	4\$048	67\$473			
460	9\$13	7\$11	5\$08	1\$38	57\$96	18\$257	8\$114	4\$057	67\$62			
461	9\$15	7\$12	5\$09	1\$39	58\$086	18\$297	8\$132	4\$066	67\$767			
462	9\$17	7\$14	5\$10	1\$39	58\$212	18\$337	8\$15	4\$075	67\$914			
463	9\$19	7\$15	5\$11	1\$39	58\$338	18\$376	8\$167	4\$084	68\$061			
464	9\$21	7\$17	5\$12	1\$40	58\$464	18\$416	8\$185	4\$092	68\$208			
465	9\$23	7\$18	5\$13	1\$40	58\$59	18\$456	8\$203	4\$101	68\$355			
466	9\$25	7\$20	5\$14	1\$40	58\$716	18\$496	8\$22	4\$11	68\$502			
467	9\$27	7\$21	5\$15	1\$41	58\$842	18\$535	8\$238	4\$119	68\$649			
468	9\$29	7\$23	5\$16	1\$41	58\$968	18\$575	8\$256	4\$128	68\$796			
469	9\$31	7\$24	5\$18	1\$41	59\$094	18\$615	8\$273	4\$137	68\$943			
470	9\$33	7\$26	5\$19	1\$41	59\$22	18\$654	8\$291	4\$145	69\$09			
471	9\$35	7\$27	5\$20	1\$42	59\$346	18\$694	8\$308	4\$154	69\$237			
472	9\$37	7\$29	5\$21	1\$42	59\$472	18\$734	8\$326	4\$163	69\$384			
473	9\$39	7\$31	5\$22	1\$42	59\$598	18\$773	8\$344	4\$172	69\$531			
474	9\$41	7\$32	5\$23	1\$43	59\$724	18\$813	8\$361	4\$181	69\$678			
475	9\$43	7\$34	5\$24	1\$43	59\$85	18\$853	8\$379	4\$19	69\$825			
476	9\$45	7\$35	5\$25	1\$43	59\$976	18\$892	8\$397	4\$198	69\$972			
477	9\$47	7\$37	5\$26	1\$44	60\$102	18\$932	8\$414	4\$207	70\$119			
478	9\$49	7\$38	5\$28	1\$44	60\$228	18\$972	8\$432	4\$216	70\$266			
479	9\$51	7\$40	5\$29	1\$44	60\$354	19\$012	8\$45	4\$225	70\$413			
480	9\$53	7\$41	5\$30	1\$44	60\$48	19\$051	8\$467	4\$234	70\$56			
481	9\$55	7\$43	5\$31	1\$45	60\$606	19\$091	8\$485	4\$242	70\$707			
482	9\$57	7\$44	5\$32	1\$45	60\$732	19\$131	8\$502	4\$251	70\$854			
483	9\$59	7\$46	5\$33	1\$45	60\$858	19\$17	8\$52	4\$26	71\$001			
484	9\$61	7\$48	5\$34	1\$46	60\$984	19\$21	8\$538	4\$269	71\$148			
485	9\$63	7\$49	5\$35	1\$46	61\$11	19\$25	8\$555	4\$278	71\$295			
486	9\$65	7\$51	5\$36	1\$46	61\$236	19\$289	8\$573	4\$287	71\$442			
487	9\$67	7\$52	5\$37	1\$47	61\$362	19\$329	8\$591	4\$295	71\$589			
488	9\$69	7\$54	5\$39	1\$47	61\$488	19\$369	8\$608	4\$304	71\$736			
489	9\$71	7\$55	5\$40	1\$47	61\$614	19\$408	8\$626	4\$313	71\$883			
490	9\$73	7\$57	5\$41	1\$47	61\$74	19\$448	8\$644	4\$322	72\$03			
491	9\$75	7\$58	5\$42	1\$48	61\$866	19\$488	8\$661	4\$331	72\$177			
492	9\$77	7\$60	5\$43	1\$48	61\$992	19\$527	8\$679	4\$339	72\$324			
493	9\$79	7\$61	5\$44	1\$48	62\$118	19\$567	8\$697	4\$348	72\$471			
494	9\$81	7\$63	5\$45	1\$49	62\$244	19\$607	8\$714	4\$357	72\$618			
495	9\$83	7\$65	5\$46	1\$49	62\$37	19\$647	8\$732	4\$366	72\$765			
496	9\$85	7\$66	5\$47	1\$49	62\$496	19\$686	8\$749	4\$375	72\$912			
497	9\$87	7\$68	5\$48	1\$50	62\$622	19\$726	8\$767	4\$384	73\$059			
498	9\$89	7\$69	5\$50	1\$50	62\$748	19\$766	8\$785	4\$392	73\$206			
499	9\$91	7\$71	5\$51	1\$50	62\$874	19\$805	8\$802	4\$401	73\$353			
500	9\$93	7\$72	5\$52	1\$50	63\$00	19\$845	8\$82	4\$41	73\$50			

De

PEQUENA VELOCIDADE

a

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeronaves, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Distâncias quilométricas	
1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Por cabeça		Vagão completo		
\$14117	\$12353	\$10270	\$08827	29\$41	8\$827	3\$924	1\$962	32\$68	451
\$14148	\$12381	\$10293	\$08846	29\$475	8\$846	3\$933	1\$967	32\$75	452
\$14179	\$12408	\$10315	\$08866	29\$541	8\$866	3\$942	1\$971	32\$82	453
\$14211	\$12436	\$10338	\$08885	29\$606	8\$885	3\$950	1\$975	32\$90	454
\$14242	\$12463	\$10361	\$08905	29\$671	8\$905	3\$959	1\$98	32\$97	455
\$14273	\$12490	\$10384	\$08924	29\$736	8\$924	3\$968	1\$984	33\$04	456
\$14305	\$12518	\$10406	\$08944	29\$801	8\$944	3\$976	1\$988	33\$11	457
\$14336	\$12545	\$10429	\$08964	29\$867	8\$964	3\$985	1\$993	33\$19	458
\$14367	\$12573	\$10452	\$08983	29\$932	8\$983	3\$994	1\$997	33\$26	459
\$14398	\$12600	\$10475	\$09003	29\$997	9\$003	4\$002	2\$001	33\$33	460
\$14430	\$12627	\$10497	\$09022	30\$062	9\$022	4\$011	2\$006	33\$40	461
\$14461	\$12655	\$10520	\$09042	30\$128	9\$042	4\$020	2\$01	33\$48	462
\$14492	\$12682	\$10543	\$09061	30\$193	9\$061	4\$029	2\$015	33\$55	463
\$14524	\$12709	\$10566	\$09081	30\$258	9\$081	4\$037	2\$019	33\$62	464
\$14555	\$12737	\$10589	\$09101	30\$323	9\$101	4\$046	2\$023	33\$69	465
\$14586	\$12764	\$10611	\$09120	30\$388	9\$12	4\$055	2\$028	33\$77	466
\$14618	\$12792	\$10634	\$09140	30\$454	9\$14	4\$063	2\$032	33\$84	467
\$14649	\$12819	\$10657	\$09159	30\$519	9\$159	4\$072	2\$036	33\$91	468
\$14680	\$12846	\$10680	\$09179	30\$584	9\$179	4\$081	2\$041	33\$98	469
\$14711	\$12874	\$10702	\$09198	30\$649	9\$198	4\$089	2\$045	34\$06	470
\$14743	\$12901	\$10725	\$09218	30\$714	9\$218	4\$098	2\$049	34\$13	471
\$14774	\$12929	\$10748	\$09238	30\$78	9\$238	4\$107	2\$054	34\$20	472
\$14805	\$12956	\$10771	\$09257	30\$845	9\$257	4\$116	2\$058	34\$27	473
\$14837	\$12983	\$10793	\$09277	30\$91	9\$277	4\$124	2\$062	34\$35	474
\$14868	\$13011	\$10816	\$09296	30\$975	9\$296	4\$133	2\$067	34\$42	475
\$14899	\$13038	\$10839	\$09316	31\$04	9\$316	4\$142	2\$071	34\$49	476
\$14931	\$13066	\$10862	\$09335	31\$106	9\$335	4\$150	2\$075	34\$56	477
\$14962	\$13093	\$10885	\$09355	31\$171	9\$355	4\$159	2\$08	34\$64	478
\$14993	\$13120	\$10907	\$09375	31\$236	9\$375	4\$168	2\$084	34\$71	479
\$15024	\$13148	\$10930	\$09394	31\$301	9\$394	4\$176	2\$088	34\$78	480
\$15056	\$13175	\$10953	\$09414	31\$367	9\$414	4\$185	2\$093	34\$85	481
\$15087	\$13202	\$10976	\$09433	31\$432	9\$433	4\$194	2\$097	34\$93	482
\$15118	\$13230	\$10998	\$09453	31\$497	9\$453	4\$203	2\$102	35\$00	483
\$15150	\$13257	\$11021	\$09472	31\$562	9\$472	4\$211	2\$106	35\$07	484
\$15181	\$13285	\$11044	\$09492	31\$627	9\$492	4\$220	2\$11	35\$14	485
\$15212	\$13312	\$11067	\$09512	31\$693	9\$512	4\$229	2\$115	35\$22	486
\$15244	\$13339	\$11089	\$09531	31\$758	9\$531	4\$237	2\$119	35\$29	487
\$15275	\$13367	\$11112	\$09551	31\$823	9\$551	4\$246	2\$123	35\$36	488
\$15306	\$13394	\$11135	\$09570	31\$888	9\$57	4\$255	2\$128	35\$43	489
\$15337	\$13422	\$11158	\$09590	31\$953	9\$59	4\$263	2\$132	35\$51	490
\$15369	\$13449	\$11181	\$09609	32\$019	9\$609	4\$272	2\$136	35\$58	491
\$15400	\$13476	\$11203	\$09629	32\$084	9\$629	4\$281	2\$141	35\$65	492
\$15431	\$13504	\$11226	\$09649	32\$149	9\$649	4\$290	2\$145	35\$72	493
\$15463	\$13531	\$11249	\$09668	32\$214	9\$668	4\$298	2\$149	35\$80	494
\$15494	\$13559	\$11272	\$09688	32\$279	9\$688	4\$307	2\$154	35\$87	495
\$15525	\$13586	\$11294	\$09707	32\$345	9\$707	4\$316	2\$158	35\$94	496
\$15557	\$13613	\$11317	\$09727	32\$41	9\$727	4\$324	2\$162	36\$01	497
\$15588	\$13641	\$11340	\$09746	32\$475	9\$746	4\$333	2\$167	36\$09	498
\$15619	\$13668	\$11363	\$09766	32\$54	9\$766	4\$342	2\$171	36\$16	499
\$15650	\$13695	\$11385	\$09785	32\$605	9\$785	4\$350	2\$175	36\$23	500



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

5.^a Ampliação á tarifa especial interna n.^o 10

— DE —

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 5 de Setembro de 1913)

EM VIGOR DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1913

Na 2.^a série desta tarifa, é incluído o Abacá e a Estôpa com preparo ou em bruto.

Lisboa, 10 de Setembro de 1913.

B n.^o 257
Exp. te n.^o 1:410

O Engenheiro-Director
Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

9.^a Ampliação à Tarifa especial interna n.^o 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Setembro de 1913

Em vigor desde 1 de Outubro de 1913

A classificação desta tarifa é ampliada como se segue:

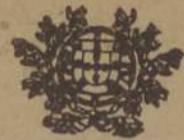
Designação das mercadorias	Grupo para vagões completos	Série	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Fibro-cimento em chapas	5	1. ^a	—
» » em laminas (telhas ou telhões)	5	1. ^a	—

Lisboa, 10 de Setembro de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B. n.^o 256
C. n.^o 1:408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

2.º Aditamento à classificação geral PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por despacho ministerial de 5 de Setembro de 1913

Em vigor desde 1 de Outubro de 1913

A classificação geral de mercadorias em vigor é modificada como a seguir se indica:

Designação das mercadorias	Classes da tarifa geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Abacá (canhamo de manilha) com preparo	I	10
» (" " ") em bruto	II	10
» (" " ") em obra não designada	I	10
Estôpa com preparo	I	10
» em bruto	II	10
» em obra não designada	I	10
Fibro-cimento em chapas	IV	8
» " " em laminas (telhas ou telhões)...	IV	8

Lisboa, 10 de Setembro de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B n.º 255
Exp. n.º 1:830



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

3.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.^o 3

— DE —

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Setembro de 1913

Em vigor desde 1 de Outubro de 1913

A classificação desta tarifa é aumentada como se segue:

Mercadorias	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Tóros de eucalipto por descascar	4	3. ^a	—

Lisboa, 28 de Agosto de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes

B. n.^o 251

Exp. n.^o 1:403

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha, de Madrid a Saragoça e Alicante e do Norte de Espanha

TARIFA INTERNACIONAL N.º 207 — PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 214 DAS LINHAS ESPANHOLAS)

Em vigor desde 15 de Setembro de 1913

Transporte de baterias de acumuladores electricos

Por expedições do peso mínimo de 50 quilogramas, ou pagando como tal

Da estação de SARAGOÇA (Campo del Sepulcro) ás de LISBOA (Cais dos Soldados e Alcântara-Terra ou Mar) e PORTO-Campanhã, sem reciprocidade

Via Madrid-Delicias — Valencia d'Alcantara

PREÇOS POR TONELADA

TRAJECTOS	DESTINOS			
	Lisboa (Cais dos Soldados e Alcântara-Terra ou Mar)		Porto-Campanhã	
	Escudos	Pesetas	Escudos	Pesetas
Desde a procedência até Madrid-Atocha-empalme (M. Z. A.)	3\$67,4	20,41	3\$67,4	20,41
De Madrid-Atocha-empalme a Madrid-Delicias-emp. (Norte)	0\$05,9	0,33	0\$05,9	0,33
De Madrid-Delicias-emp. á fronteira de Valencia d'Alcantara (M. C. P.)	4\$42,3	24,57	4\$42,3	24,57
Da fronteira de Valencia d'Alcantara a destino (C. P.)	2\$77,9	15,44	4\$17,4	23,19
Total	10\$93,5	60,75	12\$33,0	68,50

Condições

1.º — Nos preços da presente tarifa estão incluídos todos os gastos de transporte de estação a estação, bem como o imposto de transito para o Governo Português.

Não estão, porém, compreendidos :

- a) — Os direitos de carga e descarga das remessas que constituam vagão completo;
- b) — O custo das operações e formalidades nas alfandegas e respectivos direitos;
- c) — Os impostos de selo e assistencia para o Governo Português e os impostos para o Governo Espanhol;
- d) — Os direitos de aviso de chegada para a Companhia Portuguesa.

2.º — Os transportes efectuados ao abrigo desta tarifa ficam isentos do pagamento de despezas de evoluções e manobras no percurso português.

3.º — As operações de carga e descarga das remessas de vagão completo do minimo de 10:000 quilogramas, deverão ser feitas respectivamente de conta e risco dos expedidores e consignatarios nas seguintes condições:

Em Espanha. — Os expedidores deverão proceder á carga dentro das 8 horas uteis seguintes áquela em que o vagão fôr posto á sua disposição.

Findo este prazo, a Companhia Espanhola cobrará pela paralisação do material, **sem distinção de dia ou de noite**, 0,25 pesetas por hora efectiva de demora e por vagão, reservando-se a faculdade de proceder a tal operação por conta do expedidor á razão de 0,60 pesetas por tonelada.

Em Portugal. — Observar-se-ha o que a tal respeito estipula a tarifa de despezas acessorias desta Companhia.

4.º — As remessas que sejam efectuadas por vagão completo ao abrigo desta tarifa não poderão constar de mais de um vagão.

5.º — As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar até ao dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte, transmissão e entrega, não podendo, portanto, por esse facto ser-lhes exigida indenização alguma.

6.º — Quando se derem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indenização superior a:

EM ESPANHA

Por atraso de 1 ou 2 dias.....	10 % do participé espanhol
» » » 3 dias.....	15 » » » »
» » » 4 »	20 » » » »
» » » 5 ou 6 dias.....	25 » » » »

EM PORTUGAL

Por atraso de 1 a 3 dias.....	10 % do participé português
» » » 4 » 6 »	20 » » » »
» » » 7 » 10 »	30 » » » »
» » » mais de 10 dias.....	60 » » » »

Para a contagem dos dias de atraso, desprezar-se-ha toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

7.º — A presente tarifa só se ligará com as doutras Companhias nos pontos de transmissão, quando não houver tarifa com preço directo desde a procedencia a destino.

8.º — As remessas procedentes ou destinadas a estações não indicadas expressamente nesta tarifa, mas compreendidas entre duas das mencionadas, poderão disfrutar da sua aplicação, pagando o preço total nela estabelecido, sempre que os transportes sigam a direcção indicada e desde que a taxa assim calculada resulte mais económica que a de outras tarifas aplicaveis á mesma mercadoria.

Consideram-se estações intermedias, todas as compreendidas no percurso de Madrid-Atocha a Saragoça (Campo del Sepulcro) bem como as compreendidas entre a fronteira de Valencia d'Alcantara e as estações de destino na presente mencionadas.

9.º — A presente tarifa será aplicada de oficio á quaisquer remessas que estejam nas condições por ela exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico, e o expedidor não reclamar, por escrito na nota de expedição, a aplicação doutra.

10.º — Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigór as condições das tarifas gerais das Companhias combinadas.

Operações e formalidades aduaneiras

Para a aplicação da presente tarifa é indispensavel que o expedidor se encarregue do preenchimento de todas as formalidades e prescrições aduaneiras, as quais deverá verificar por si ou por agente seu, para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a seguinte declaração:

«Todas as operações e formalidades da alfandega na fronteira, serão confiadas, por minha conta e risco, ao cuidado do Sr..... morador em.....»

O expedidor ou o seu representante pagarão, portanto, todas as despezas ocasionadas por estas operações, quaisquer que sejam e onde forem necessarias, inclusivé as de paralisação de material proveniente da demora do despacho nas alfandegas, não se responsabilisando as Companhias combinadas por quaisquer faltas ou avarias que não sejam notadas na ocasião da entrega ao remetente ou ao seu representante, nem pela demora que houver desde que a expedição chegue á estação de fronteira até que de novo seja entregue ao Caminho de Ferro.

Decorrido o prazo de 24 horas, contado do momento em que a remessa seja posta á disposição do expedidor ou do seu representante, até que, depois de despachada, seja devolvida ao Caminho de Ferro, começar-se-ha a cobrar a titulo de paralisação de material:

Na fronteira espanhola. — Para a Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal, 0,25 pesetas por hora de atraso e por vagão.

Na fronteira portuguesa. — Para esta Companhia, o que corresponder com sujeição ao que estipula a sua tarifa de despezas acessorias.

As remessas deverão ser acompanhadas de 3 exemplares da **Declaração** para as alfandegas, para observância e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

As remessas a que seja aplicada a presente tarifa não poderão sair das estações sem que as prescrições supra sejam cumpridas, ficando de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatários todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissão ou dúvida que se produza ou suscite em virtude da inexatidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e seus anexos.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atraços, despezas, multas, etc., que se produzam nas alfandegas portuguêsa ou espanhola, por deficiencias ou irregularidades nos documentos que devam servir para as operações e formalidades aduaneiras.

EM LISBOA

Os Caminhos de Ferro Portugueses teem em Lisboa uma agencia aduaneira que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito.

Os expedidores que desejarem que as operações sejam executadas pela referida agencia, deverão enviar os documentos e as instruções necessarias para os despachos ao Sr. *Agente Aduaneiro dos Caminhos de Ferro Portugueses — Estação do Cais dos Soldados — Lisboa.*

A presente anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial P. H. n.º 1 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Fevereiro de 1904.

Lisboa, 10 de Setembro de 1913.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 933

950 exemplares

Estações do percurso espanhol a que é aplicável a tarifa internacional n.º 207 de pequena velocidade

Linha de Madrid a Saragoça

Madrid-Atocha

Vallecas

Vicálvaro

San Fernando de Jarama

Torrejón de Ardoz

Alcalá de Henares

Meco

Azuqueca

Guadalajara

Fontanar

Yunquera

Humanes

Espinosa

Jadraque

Matillas

Baides

Cutamilla (ap.)

Siguenza

Alcuneza

Torralba

Salinas Medinaceli

Areos

Santa María de Huerta

Ariza

Cetina

Alhama

Bubierca

Ateca

Terrer

Calatayud

Paracuellos

Morés

Morata

Ricla

Calatorao

Salillas

Épila

Rueda

Plasencia de Jalón

Grisén

Casetas

Utebo-Monzalbarba

Saragoça (Campo del Sepulcro)

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894
Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Público

AVEIRO-CANAL — ABERTURA Á EXPLORAÇÃO PROVISORIA

Desde a data do presente, será facultada ao serviço publico, nas condições nêste Aviso indicadas, uma nova linha de serviço da estação de Aveiro para transportes de e para o Canal de S. Roque, ponto que para as relações com o Caminho de Ferro se denominará **Aveiro-Canal**.

1.º — **Remessas destinadas a Aveiro-Canal.**

Podem aceitar-se de qualquer procedencia, para Aveiro-Canal, quaisquer remessas de pequena velocidade, com exclusão de animais vivos e materias perigosas, mas só por vagões completos, ou pagando como tal.

As respectivas notas de expedição deverão indicar como estação de destino Aveiro-Canal

As remessas para Aveiro-Canal seguirão desde a estação de Aveiro pelos comboios que a Companhia tenha por mais convenientes.

Os consignatarios de quaisquer remessas expedidas para Aveiro e que estando nas condições em que são admitidos transportes para Aveiro-Canal, as queiram fazer seguir a este ponto, deverão para tal fim entender-se com o Chefe da estação de Aveiro antes ou logo á chegada das remessas á estação de Aveiro.

As descargas dos vagões em Aveiro Canal serão feitas por gente, conta e risco dos consignatarios e dentro dos prazos fixados nêste Aviso.

2.º — **Remessas de Aveiro-Canal.**

Mediante requisição ao Chefe da estação de Aveiro, a Companhia fará seguir a Aveiro-Canal, os vagões que lhe sejam pedidos para transporte, para qualquer das suas estações e das das linhas suas combinadas, de remessas de pequena velocidade de quaisquer mercadorias, excepto animais vivos e materias perigosas, mas unicamente por expedições de vagão completo ou pagando como tal e nas condições seguintes:

- Os pedidos de vagões deverão ser apresentados na estação de Aveiro com, pelo menos, 24 horas de antecedencia e com a indicação de qual a mercadoria ou mercadorias a transportar e do destino das remessas;
- A carga dos vagões será feita por gente, conta e risco dos expedidores e dentro dos prazos nêste Aviso fixados;
- A Companhia colocará os vagões vazios requisitados na linha do Canal ou no seu desvio, conforme as exigencias do serviço;

Aos expedidores incumbe levar os vagões aos pontos onde mais lhes convenha fazer os carregamentos e depois conduzi-los á bascula para a sua pesagem, finda a qual os levarão ao ponto que pelo Agente da Companhia lhes fôr indicado como mais conveniente para depois serem transportados para a estação de Aveiro.

3.º — **Sobretaxa pela condução desde ou até Aveiro-Canal.**

As remessas expedidas ou consignadas a Aveiro-Canal pagarão as taxas correspondentes á estação de Aveiro mais a sobretaxa de 825 por tonelada, com sujeição ao minimo de 2550 por vagão. A Companhia só se obriga a fazer esta condução por envio do minimo de tres vagões, quer de um ou mais de um expedidor ou consignatario.

5.º — **Cargas e descargas em Aveiro-Canal.**

As cargas e descargas dos vagões em Aveiro-Canal serão efectuadas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios e dentro dos prazos a seguir fixados, findos os quais os vagões ficarão cativos dos direitos de estacionamento, previstos no Cap. IV da tarifa de Despesas Acessorias tal como se houvessem findado os prazos regulamentares que para operações de carga e descarga se acham estipulados no referido capitulo :

quando o vagão seja posto á disposição até ás 6 horas.....	até ás 10-30
» » » » » » 11-5 » » 13-15	
» » » » » » 13-30 » » 17-00	
» » » » » » depois das 13-30 » » 5-30 do dia seguinte.	

5.º — **Regularização dos despachos.**

Os despachos quer de expedição quer de entrega, bem como o serviço de repesagem e pagamento de quaisquer debitos das remessas de ou para Aveiro-Canal, far-se-hão na estação de Aveiro, tal como se a recepção ou entrega das remessas se fizesse no cais desta estação.

E assim, quaisquer reclamações dos expedidores ou consignatarios, bem como quaisquer reservas da Companhia por mau acondicionamento ou outras, deverão ser feitas na estação de Aveiro, como sendo a estação expedidora ou consignataria, segundo o caso, pois que antes da regularização dos despachos de expedição e depois da dos de entrega, declina a Companhia toda e qualquer responsabilidade, tanto por faltas como por quaisquer avarias.

Tambem os expedidores ou consignatarios das remessas de ou para Aveiro-Canal, assumem a responsabilidade de qualquer avaria que sofram os vagões que lhes são entregues para carga ou descarga ou da falta de quaisquer dos seus acessorios.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigor as condições das tarifas geral e de Despesas Acessorias, Condições Gerais de Aplicação e Classificação Geral.

Lisboa, 19 de Setembro de 1913.

B. 2.251

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1:562

950 exemplares

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita