

Gazeta dos Caminhos de Ferro

19.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL 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)

NUMERO 619

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

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

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

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 Publico: 5.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 10 (P. V.). — Aviso ao Publico: 9.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). — Aviso ao Publico: 2.º additamento á classificação geral (P. V.). — Aviso ao Publico: 3.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 3 (P. V.).

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa internacional n.º 207 (P. V.) Transporte de baterias de acumuladores electricos. — Aviso ao Publico — Aveiro-Canal: Abertura á exploração provisoria.

SUMMARY

Paginas

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

O estreitamento da via nos caminhos de ferro peninsulares

II(*)

No proseguimento da analyse, que apprehendi, da notavel monographia de D. Eduardo Maristany, merece particular attenção 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 advem das mudanças de carruagens no meio de uma viagem.

Procura-se hoje evitar-lh'o quanto possivel 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 proseguimento dos passageiros nas mesmas carruagens constitue excepção, graças ás formalidades alfandegarias 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 insuperavel 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 consideravel economia de tempo e trabalho.

No horario actual do Sud-Express é facil notar a diferença. Emquanto na fronteira de Portugal a paragem é de 15 ou 16 minutos, na fronteira franceza 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 comecem 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 península se póde 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 seductor, não são menos para ponderar os estorvos para o trafego de mercadorias resultantes da baldeação forçada. Cita-se na monographia o exemplo da fronteira Porthou-Cerbère em que a exportação de laranja e de legumes, em quantidade que attinge 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 granel. E se se trata do emprego de frigorificos, 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 póde 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 póde 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 trafego interno da Hespanha nada ganharia com o estreitamento de via, que aproveitava tão sómente a uma fracção do trafego 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 ocasionaria dificuldades, por se não equilibrarem assás as correntes do tráfego, dando lugar 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 metallicas e carris pouco reforçados de certas linhas.

Os inconvenientes principaes contrapostos à transformação alvitrada, são: o enorme dispendio por ella exigido; as perturbações e prejuizos no periodo de transição forçosamente longo; o perigo de absorpção temporaria de vagões em vista da situação da Hespanha no extremo da Europa e do consideravel excesso da exportação em determinadas occasiões.

*

Não se contenta o Sr. Maristany com formular os argumentos que reproduzimos; procura avaliar em numeros, quanto possivel approximados, os prejuizos 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 importancia.

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 rapidos, sem trasbordo.

2.^a vantagem — *Supressão das despesas de trasbordo das mercadorias.*—E' 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.

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

Poder-se-hia ser mais largo na previsão do augmento do tráfego, não sendo impossivel attingir a economia de 400:000 pesetas.

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

4.^a e 5.^a vantagens — *Acceleração do transporte de mercadorias e simplificação do serviço nas estações da fron-*

teira. — Acham-se estas vantagens nas condições das anteriores.

6.^a vantagem — *Supressão da paralyzação do material.*—Suppõe o Sr. Maristany que se poupassem 2 dias, o que dá para o numero de vagões, calculado como atraz 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 applicado aos inconvenientes, o primeiro dos quaes, *custo da transformação*, é objecto de estudo minucioso em capitulo 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 prejuizos durante o periodo de transformação.*—Tendo esta que ser gradualmente executada por secções, ter-se-hia que ir successivamente dispondo determinadas estações para o trasbordo. O Sr. Maristany faz o estudo para a *Red catalana* da sua companhia, suppondo necessarias 6 secções, que delimita.

Soccorrendo-se da estatística do transito nas estações e calculando a duração provavel do trabalho em cada secção, chega á 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 importancia 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, absorpção temporaria do material hespanhol pela Europa central, não é susceptivel de avaliação.

No artigo seguinte analysarei o capitulo 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 instalar a linha que permite o accesso á 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 Inglezes que vivem na India facil accesso a uma estação de refugio contra os fortes calores 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 funcionarios inglezes na India, além de poucos relatorios officiaes que se lêem sempre com repugnancia e só por dever de cargo, apenas possui 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.

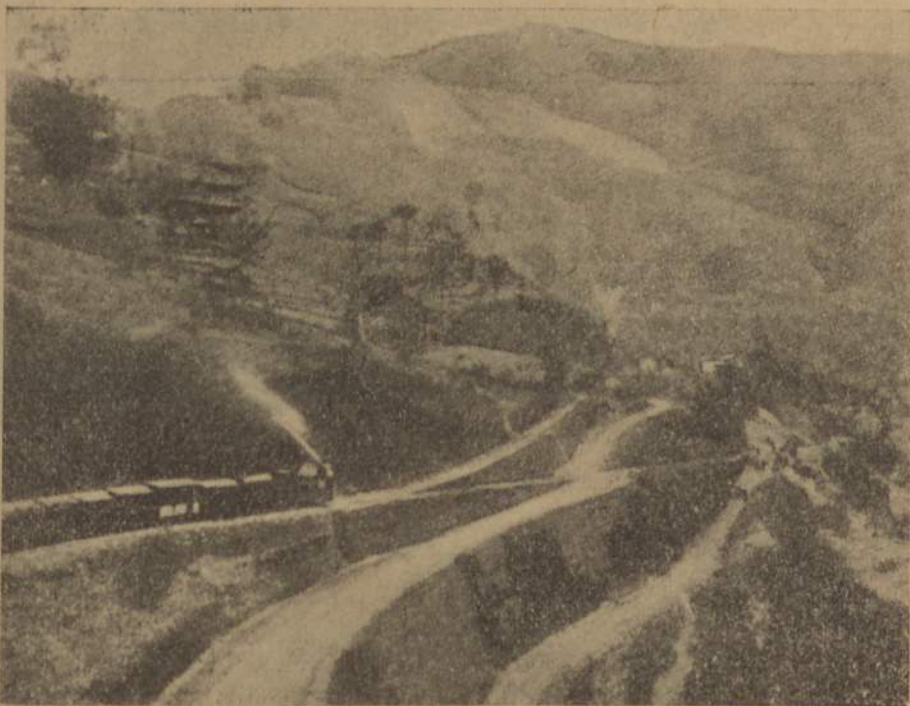
Embora os Inglezes difficilmente perdoem a Kipling a «Conversão de Aureliano Mac-Coggin», bem admissivel

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

A aphasia devida ao que os medicos denominam *sur-ménage* 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 furta-côres, o uniforme de khaki côr 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 locais do mundo. Ahi por 1878, quando se abriu ao trafego 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 cavallo.

A conclusão da linha de Siliguri a Darjeeling em 1881 estabeleceu a continuidade da viagem até á 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 (1^m,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 millimetros) 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 (0^m,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 corroe 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, permittiu que se posesse 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 attinge a altitude em numeros redondos de 120 metros (400 pés) acima do nivel 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 subsequentes reconstrucções 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 installações, 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 augmentaram com um subsidio 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 carruagens de primeira classe estão divididas em dois compartimentos e tem 13 pés de comprimento, (3^m,90), 6 de largura (1^m,80) e 7 1/2 pés (2^m,95) de altura acima do carril. O diametro das rodas é de 19 1/2 pollegadas (494 millimetros). Levam 12 passageiros, mas são muitissimo confortaveis com mais de metade d'aquelle numero. Os volumes de bagagens de mão tem 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 acceitaveis 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 construcção 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 construcções navaes e outras bellas construcções a tornem de preferencia muito valiosa para ser applicada 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 cabeço de Darjeeling attinge-se em Ghoom 7:500 pés acima do nivel 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, apparecem 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 inestimavel 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 pôde 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, offerece 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) apparece uma extensa serie de reversões, parte das quaes deu logar a muitos enfados para que se podessem proteger contra o forte da monção ou na estação das chuvas. Quando se verificou que se conhecia que a altura da agua cahida em 6 horas era alli de 14 pollegadas (355 millimetros) parte das difficuldades venceram-se, por se poder realizar o exgotto das aguas. Os ultimos dos quatro lacetes (*loops*) passam exactamente antes de se attingir Gybari. A construcção d'estas espiraes foi extremamente difficil 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 diante a linha é menos susceptivel de ser damnificada pelas cheias. Kurseong, localidade frequentada por aquelles que não podem habitar a altitude de Darjeeling e soffrer 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 attinge 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 á 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 vapor 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 linha. O ramal do valle de Teesta, que irá de Siliguri proximamente em nivel 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 offereceram difficuldades 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-

lhas (116 kilometros). Não se offereceram difficuldades de engenharia em toda a extensão d'esta linha.

E' possivel 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 dominio 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 innumeradas difficuldades.

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-Pocinhas* ou d'outros seres que usam naífa e teem cadastro na policia.

Mello de Mattos



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que a conta de liquidiação 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 á 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 liquidiação 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 Tórres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, apresentado a conta de liquidiação da garantia de juro desta linha, referente ao ano económico de 1912-1913, e reconhecendo-se por essa conta que a receita liquida 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 daquelle 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 liquidiação 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 liquidiação 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 28.862,561, 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 COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

4.ª 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 provincia 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 elle o único meio eficaz de levar a civilização àquellas 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 provincia, 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 provincia 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 influencia do caminho de ferro de Malange.

Uma vez atingida a fronteira e prolongado elle 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 provincia 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 provincia 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^m,067 e que, partindo do *terminus* actual da linha de Lucala a Malange, na provincia de Angola, se dirija às regiões além Cuango, até atingir a fronteira leste da provincia;

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

c) A contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através da Africa, quanto ao caminho de ferro de Loanda à margem direita do Lucala, o immediato alargamento da bitola para 1^m,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 d'esse 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 provincia 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 producto 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 começo da execução do presente decreto.

8.º O excedente das receitas providas 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 provincia.

§ 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 provincia 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.ª 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 Mossamedes, enquanto para ella 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 E' 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 prejuizo da sua immediata execução.

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

O Presidente do Ministério e Ministro das Finanças, e o Ministro das Colónias assim o tennam 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 provincia de Moçambique, se dirija à 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 às obras do melhoramento do porto do Quelimane e Tangalane, e do saneamento dos terrenos que lhes ficam contiguos;

Atendendo a que é necessário regular a execução d'esse 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 Governo 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 porto 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 provincia, 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 provincia.

Art. 3.º O pessoal eventual de que tratam os n.ºs 1.º e 2.º do artigo antecedente poderá ser augmentado ou diminuído pelo governador geral da provincia, 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 provincia, pessoal dos quadros das obras públicas e caminhos de ferro da provincia, 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 zelo 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 Proceer, 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 provincia, 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 provincia 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 Provincia que dentro dum mês tomará d'elles conhecimento, informando das suas deliberações o Governo Central.

§ único. Sobre proposta do engenheiro director e autorização do Governador Geral da Provincia, 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 estudada á rectaguarda.

Art. 11.º Os concursos para execução de obras e fornecimentos de materiais que se realizarem na sede do distrito do 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 Republica, 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 provincia, mediante proposta ou requisição do engenheiro director, ordenará que os concursos sejam feitos perante o Conselho de Administração do porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, nos termos dos n.ºs 16.º e 18.º do artigo 13.º do decreto de 20 de Setembro de 1906.

§ único. Em idênticas condições o governador geral da provincia poderá autorizar que seja fornecido material dos depósitos e serviço do porto 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 lanço ou de obras accessórias 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 Governo 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 próxima terminação da vigencia do tractado de commercio com a vizinha Hespanha.

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

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

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

Não virão fora de proposito alguns dados estatísticos, relativos a 1912.

O movimento da fronteira de Villar-Formoso foi de 19:886 toneladas, das quaes 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 estatísticos) chegaríamos provavelmente a cerca de 150:000 toneladas para o trafego internacional em caminho de ferro pelas fronteiras terrestres.

A grande velocidade representa em todas as fronteiras, na sua quasi totalidade, trafego d'exportação, constituido pelo peixe, ovos e criação. Na pequena velocidade a tonelagem é sensivelmente egual nos dois sentidos em Valencia, havendo 19:518 toneladas de exportação e 20:452 de importação. Na primeira avultam 5:592 de minerios, 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 trafego 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 trafego internacional, que comparado com a tonelagem total de 5.147:971 (cifra de 1910, ultimo anno da estatística official 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 supressão do *statu quo*.

Queremos mantê-lo? Preciso se torna dar vantagens á Hespanha. Consistiria uma d'ellas n'um tratamento de favor para os seus cereaes, em termos de não prejudicar a agricultura nacional e ainda que por esse differencial diminuíssem 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, figurava 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. Emquanto 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 allemão 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, attingir a liberdade do operario e cortar-lhe os movimentos na sua lucta contra o capital. Varios delegados francezes apoiaram esta opinião, e, por fim, 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 augmentar 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 póde 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 constringer a outra.»



Os caminhos de ferro inglezes em 1912

O anno de 1912 foi um anno de excepcionaes difficuldades para os caminhos de ferro inglezes. Durante seis semanas a greve dos mineiros causou grandes perdas ao trafego e um grande augmento de despesas, e mais tarde o verão humido contribuiu para diminuir o numero das viagens estivaes. 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 emtanto os resultados publicados recentemente pelo «Board of Trade» mostram que o commercio do paiz, em 1912, tomado no conjuncto, 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 differença 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'um accrescimento de £ 2.606:000 ou 3,3 %. Tambem as receitas liquidas (£ 47.329:000) accusam uma differença 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'um augmento 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 instrucções transmittidas pelo mesmo ás outras administrações e por ellas 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 acolhida 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 Pampilhosa, 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 difficuldades, 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 offerecemos, 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 notavel.

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 titulo, 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 collocando 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 attraiam 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 occupação 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; Murte, 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-Felgueira, 8\$13, 5\$09 e 3\$68; Nellas, 8\$32, 5\$22 e 3\$77; Mangualde, 8\$64, 5\$42 e 3\$92; Contendas, 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, teem 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 attrahir 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 também 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 principais estações:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Lisboa-R e Campolide..	\$66	\$42	\$28
Braço de Prata.....	\$62	\$38	\$26
Alhambra.....	\$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 egualarem as da tarifa geral da Companhia Portuguesa.

Egualmente como na tarifa d'aquella Companhia posta em vigor em janeiro do anno findo, foram n'ellas incluídas 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.

Inserere também 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 augmento das despesas feitas com as vantagens concedidas ultimamente ao pessoal e o accrescimento das despesas d'exploração.

Consta-nos que na mesma ordem de idéias, 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.

Cremos bem na necessidade da administração dos caminhos de ferro de augmentar 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 sobre-carregado se encontra com uma vida cada vez mais cara, pois que de todas as entidades que terão de pagar esse augmento 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 póde prescindir.

E' lamentavel, repetimos, que se não tenha encontrado outro meio de augmentar 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, além 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, reconhecemos, advir da nova tarifa geral ser egualada á da C. P., tal é a de se ir tendendo para a unificação das tarifas geraes das differentes empresas de caminhos de ferro.

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

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

AVEIRO - CANAL

Abertura á exploração provisoria

Conforme consta do Aviso ao Publico da Companhia Portuguesa, 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 effeitos do serviço *Aveiro-Canal*.

Este importantissimo melhoramento para aquella laboriosa cidade, veio 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 enquanto, 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 ou 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 «abazá» 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 Portuguesa está luctando no Caes do Rego, onde cada vez mais vão affluindo os transportes de differentes mercadorias,

prazo de armazenagem gratuita n'aquelle caes, concedido pela alinea b) da 8.^a das condições particulares da tarifas 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 incluída 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, comprehendido 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'aquella linha, além 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 franceza, 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 offerece o facto de, no comboio da noite da Beira Alta, circularem as novas carruagens que esta companhia poz 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 colloca no novo trem. Ahi ha que escolher: ou contentar-se o passageiro em ir n'um só lugar, sujeito a ter que dormir assentado, se vierem passageiros que tomem ou outros logares, ou pagar 1\$000 réis e dispôr, assim, de dois logares fronteiros, o que permite que, abrindo-se e distendendo-se os assentos, se forme uma cama assás razoavel em que podemos dormir descansados.

Não ha que hesitar. Um escudo (fallemos 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 accordo com a da Beira para que deixe de haver trashedo, é-nos offerecido café por uma pobre vendedeira, n'uma pobrissima baixella que tira a vontade de o acceitar.

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'Oñoro, e bem nos arrependemos, porque o café é detestavel; 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 deveu favores no paiz que visitou, etc.

Bem sabemos que não póde haver postaes illustrados com os monumentos (?) ou panoramas (??) d'aquellas planicies chatas e sem interesse, embora a um photographo artista não fosse difficil achar, 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 remediava. 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 trashedo, esperando-se o comboio que vem de Madrid, com curto atrazo.

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

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

Acabado elle, com descanso é que voltamos a occupar o lugar 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 também de não lhe termos ouvido algumas phrases desagradáveis, 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 conflicto.

O comboio do Norte, atrazado como vinha, conseguiu ganhar a sua hora em que chegámos a Hendaiia, 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 Baionna, e n'ella vamos até Lourdes, passando ahi ao de Pierrefitte e n'esta ao carro electrico para Caunterets, 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.

Caunterets adormeceu embalada no sussurrar do seu ri-beiro, 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 bebida, gargarejos e lavagem nasal se chegam a gastar seis copos, ou um litro, tomemos 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 Caunterets 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 subscrição 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 subscrições, 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 subscrição 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 subscrição de 1891, a ser o nosso modesto jornal o que, depois dos tres colossos diarios, *Commercio do Porto*, *Diario de Noticias*, e *Seculo*, mais avultada somma entregou á commissão, conforme foi posto em destaque, no seu minucioso relatorio, pelo honrado secretario Eduardo de Abreu.

A simples comparação dos fins d'aquellas subscrições 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 exorço 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.

Fôra um reduzido grupo de amigos do nosso paiz, Portuguezes, Brasileiros residentes em Paris, e alguns Francezes, que levava a effeito essa construcção e conseguira que á rua se posesse aquelle nome.

Foram uns benemeritos, 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 Francezes não são tolos, que vão embellezar as capitães 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 emburrar com o busto, e n'uma bella noite plintho 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 armazenagem.

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 accommodaticios teimosos, vota uma miseravel somma de 1000 francos para a subscrição 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*, dispendam dez ou vinte contos em um monumento *a gosto 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 subscrições 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 idade para ter juizo!

Esperamos ainda que o disparate não chegue á realização, porque, apesar dos reclamos que lhe fazem, a subscrição 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 patrioticas, do que temos dado sobejas provas. Para dispausterios 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 cidade:

A Comissão da Exposição Internacional Electrica decidiu que sejam levantadas immediatamente, pelos architectos, as plantas do local da proxima Exposição, que comprehenderá o trajecto que medeia entre o Arco de Triunpho da Sala de S. João, até ao monumento de Rius e Taullet, e a seguir por todo o parque até á secção maritima, 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 Portuguesa. — 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 teem 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 provincia examinando um plano de occupação 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, afim 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 FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Setembro de 1913.

Não se chegou a um accordo 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 applicar 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 eguaes 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 começou 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 hespanhoes 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 39,10 até 39,45.

As obrigações 3%-1905 como premios tiveram bastante procura devido ao proximo sorteio, conservando-se o preço de 9,15-9,20.

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 annuciado 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.

Prediaes 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 Zambesia a 2,60 para igual data.

Não houve grandes diferenças nas cotações cambiais, áparte 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 cambiais, sendo na primeira semana, 20:000 libras a 5,33 e 5:000 5,33,5 e na segunda 20:000 a 5,13,3 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

	EM 30 DE SETEMBRO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	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 estrangeiras

Bolsas e titulos	SETEMBRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Lisboa: Divida 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	—	—
Divida 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	39,40	—
" 4% 1888, c/premios	—	20,60	—	—	—	—	20,65	—	—	—	—	—	20,60	—
" 4 1/2% 1888/9.....	—	—	c 56,500	—	—	c 56,550	c 56,550	—	—	c 56,530	—	56,550	—	—
" 4% 1890	c 50,600	—	—	—	c 50,580	—	—	—	—	—	—	—	c 51,500	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	9,15	—	—	9,20	—	—	9,20	—	—	9,15	—
" 4 1/2% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	c 80,550	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3% coupon 1.ª série	67,570	—	67,550	67,550	—	67,550	67,550	67,550	—	67,530	67,540	67,530	67,530	—
" 3% 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª série	—	—	—	69,550	—	—	—	—	—	—	69,510	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	155,530	155,530	155,530	—	155,530	155,530	155,500	—	155,530	—	—	155,500	155,500	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	135,500	135,500	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	—	99,530	99,530	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	110,530	—	—	110,550	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	63,550	64,550	64,550	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	5,570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70,540	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	58,590	58,590	58,590	—	—	59,530	59,530	—	—	—	59,520	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,520	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	49,580	—	—	—	49,530	—	—	—	—	—	—	—	49,500	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	17,535	—	17,535	17,540	—	17,545	17,540	17,540	17,530	17,530	17,530	17,530	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	73,550	—	—	73,550	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	89,500	—	88,500	—	89,500	—	89,530	—	—	—	—	—	—	—
" 5%	—	—	79,520	—	—	—	—	79,550	79,530	79,530	79,530	—	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74,550	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série	—	—	641	—	—	—	—	63,50	—	—	—	63,25	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	302	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	32,75	—	33	33	—	32,75	—	32,75	32,75	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	32	32	32	318	317	317	315	31	308	311	311	369	—	—
" 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	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	82,59	—	—	83,37	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA					
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913			
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes							
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos			
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	9 Setembro	1.073	4.588.167\$00	1.073	4.505.044\$00	+	83.123\$00	4.276\$01	4.198\$54	+	77\$47
	Vendas Novas...	" "	70	93.700\$00	70	88.258\$00	+	5.442\$00	1.338\$57	1.260\$82	+	77\$75
	Coimbra a Louzã	" "	29	22.119\$00	29	23.279\$00	—	1.160\$00	762\$72	802\$72	—	40\$00
Sul e Sueste.....	20 "	681	1.418.123\$91	681	1.430.737\$65	—	12.613\$74	2.082\$41	2.100\$93	—	18\$52	
Minho e Douro	31 Julho	467	1.075.245\$00	467	1.006.880\$76	+	68.364\$24	2.302\$45	1.193\$60	+	146\$39	
Beira Alta	29 "	253	312.543\$96	253	299.593\$71	+	12.950\$25	1.235\$35	1.193\$60	+	41\$75	
Companhia Nacional	26 Agosto	185	116.877\$97	185	108.932\$00	+	7.945\$97	631\$77	588\$82	+	42\$95	
Guimarães	30 Junho	56	65.585\$15	56	65.389\$91	+	195\$24	1.171\$16	1.167\$67	+	03\$49	
Porto á Pova e Famalicão	31 Julho	64	88.550\$99	64	84.445\$68	+	4.105\$31	1.38\$61	1.319\$46	+	64\$15	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Hespanha.....	10 Setembro	3.681	104.897.347	3.681	101.546.766	+	3.350.581	28.496	27.586	+	910	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31 Agosto	3.664	86.454.441	3.664	84.837.962	+	1.616.479	23.595	23.154	+	441	
Andaluzes.....	" "	1.083	17.496.491	1.083	18.031.592	—	535.101	16.155	16.649	—	494	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	20 "	777	7.317.560	777	7.321.772	—	4.212	9.417	9.423	—	6	
Lorca a Baza e Aguilas.....	" "	168	3.099.364	168	2.725.777	—	373.587	18.448	16.225	+	2.223	



Hespanha

A 16 de agosto ultimo realizou-se o contracto para outorga da concessão do caminho de ferro estrategico de Huelva a Ayamonte, por Gibráleon, 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 benzo-electricas, que penetram em S. Sebastião, indo até ao centro da cidade pela mesma via percorrida pelos tremvias electricos de Hernani e da fronteira franceza.

França

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

A validade para a volta vae até 31 de dezembro de 1913, que é o ultimo 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 Africa o avanço do caminho de ferro Central, de Dar-es-Salaam a Kigoma, e comquanto, 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 á 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 Tanganiaa, será aberta á 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 trafego de mercadorias, sem contar os materiaes para a construcção da linha, elevou-se a 13.000 toneladas até ao interior e 5.000 até á costa; tendo o movimento de passageiros sido de 41.000 para o interior e 37.000 em direcção á costa.

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

A linha tem a unica via de 1 metro; possui 40 estações entre Dar-es-Salaam e Tabora, e as tarifas de passageiros e de mercadorias não analogas ás da linha-ferrea 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 permittirá a exploração de varias regiões muito ricas em gado, existindo já varias plantações europeias nos arredores de Kilossa.

China

A penetração economica allemã. — Annuncia-se de Pekin que a casa allemã 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 accordo, a casa allemã deveria fornecer o material e o dinheiro necessarios a esta empresa. Diz-se tambem que os Srs. Carlowitz que são os representantes de Krupp ficariam durante vinte annos com o monopólio de todos os contractos do Governo relativos ao fornecimento de armas e munições e de todo o material necessario ás explorações mineiras e industriaes. Alem 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 illustrações ou plantas. Preço, 2 francos. Luciano Anfray, 155, rua da Convenção, Paris (XV.º).

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

N'uma luxuosa brochura illustrada são successivamente 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 construcção 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 «Subsidio Necessario 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 (mappa n.º 5):
CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO — Saldo credor 3.431:444\$717
 Deduzindo:

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.....	182:370\$943	
Insufficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	39:585\$291	
Insufficiencia 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.....	3.095:542\$528

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

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.508.461\$358	
b) Amortização das obrigações de 1.º grau	191.651\$796	
c) Dedução até à concorrência de 200.000\$000 réis, em benefício da «Reserva Especial» constituída pelo artigo 63 (completa)	-5-	
d) Amortização das obrigações de 2.º grau	122.132\$542	1.822.248\$696
Liquido para distribuição captiva de impostos		1.273.293\$832
e) e f)		
A's 341.266 obrigações de 3 % 2.º grau Frs. 12,50 Frs.	4.265.825,-	
A's 60.270 obrigações de 4 % 2.º grau Frs. 16,66 2/3 Frs.	1.004.500,-	
A's 29.588 obrigações de 4 1/2 % 2.º grau Frs. 18,75 Frs.	554.775,-	
A's 88.078 obrigações de 3 % B. Baixa 1.º grau Frs. 5,-	440.390,-	
Somma—Francos	6.265.490,-	

ao cambio de 606 réis por 3 francos, equivalentes a..... Réis 1.265.628\$980

Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas» para 1913..... 7.664\$852

Reservas (sua applicação)

Extraordinaria.

Obrigações d'es-	de 3 %..... 9.442	
ta Companhia,	de 3 % «Beira Baixa» 44	10.210 títulos
de 1.º grau...	de 4 %..... 56	
	de 4 1/2 %..... 668	
		Por memoria

Especial.

Carteira—Títulos.

7.493 Acções da Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal.....	Existencia em 31 de Dezembro de 1912	
1.120 Títulos de Fundador da nossa Companhia.....		
1.300 Obrigações da Companhia de Alcanena		Por memoria
500 Acções do Banco Lusitano (uma cautela)		
2.100 Obrigações da Companhia do Mondego		

Immoveis.

Predios urbanos e terrenos, nas linhas Urbana e de Lisboa a Cintra e Torres-Vedras..... Por memoria

Reserva metallica.

Existencia em 31 de Dezembro de 1911	£ 63.113- 8-11 ao par Rs.	284.010\$506
Accrescida em 1912 de.....	£ 2.293-13- 7 ao par Rs.	10.321\$557
Existencia em 31 de Dezembro de 1912	£ 64.407- 2- 6 ao par Rs.	294.332\$063

Fundo de reserva extraordinario

Não teve movimento em 1912 este fundo de reserva, cuja composição está descripta na Reserva Extraordinaria.

Fundo de reserva especial

Este fundo de reserva está constituído como segue:

Deduções segundo alinea b) do Artigo 61.º dos Estatutos.....	51.531\$880	
Deduções segundo alinea c) do referido Artigo:		
Em 1899.....	8.440\$387	
Em 1900.....	29.990\$300	
Em 1901.....	42.474\$848	
Em 1902.....	62.341\$884	
Em 1903.....	56.752\$581	200.000\$000
		251.531\$080

Producto de vendas:

Immoveis:

Em Lisboa—Nos exercicios anteriores... 13.326\$013

Títulos.

1.446 Acções da Soc.º de Madrid-Caceres-Portugal—Nos exercicios anteriores... 13.075\$456 26.401\$469

Juros de 2.100 Obrigações da Companhia do Mondego..... 25.987\$500

Juros do deposito em Londres, desde 24 de Outubro de 1902 até 31 de Dezembro de 1912:

£ 10.077-9-2 ao cambio par... 45.348\$565 97.737\$534

Somma—Réis..... 349.269\$441

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

£ 2.903- 6- 8 a 4\$500.....	13.110\$000
» 655- 1-11 » 4\$528,79688...	2.966\$796
» 608-18- 6 » 4\$576,877...	2.786\$975
» 268- 8-11 » 4\$654,545...	1.249\$490
» 52-13- 9 » 4\$700,5.....	247\$656
» 1.290- 6-40 » 4\$705,882...	6.072\$195
» 1.090- 4- 3 » 4\$711,656...	5.136\$704
» 0- 9- 8 » 4\$850.....	2\$347
» 484-16- 1 » 4\$873,096446	2.362\$500
» 478-13- 1 » 4\$935,73264...	2.362\$500
» 59- 0- 0 » 4\$980.....	293\$820
» 280-10-11 » 5\$059,631...	4.417\$500
» 1.120-14- 3 » 5\$059,286...	5.670\$000
» 465-14- 8 » 5\$072,655...	2.362\$500
» 1.777- 8- 0 » 5\$330.....	9.473\$540
» 2.000- 0- 0 » 5\$370.....	10.740\$000
» 4.235-12- 6 » 5\$393,253...	22.843\$806
» 2.000- 0- 0 » 5\$400.....	10.800\$000
» 10.000- 0- 0 » 5\$510.....	55.100\$000
» 500- 0- 0 » 5\$575.....	2.787\$500
» 9.250- 0- 0 » 5\$585.....	51.661\$250
» 1- 0- 0 » 5\$595.....	5\$595
» 8- 0- 0 » 5\$600.....	44\$800
» 791-13- 4 » 5\$647,058...	4.465\$000
» 1.749- 0- 0 » 5\$690.....	9.951\$810
» 7.000-10- 0 » 6\$870.....	41.092\$935
» 3.232- 0- 0 » 6\$190.....	20.006\$080
» 1.500- 0- 0 » 6\$250.....	9.375\$000
» 1.500- 0- 0 » 6\$290.....	9.435\$000
» 15-10- 0 » 6\$294.....	97\$550

Som. £ 55.329-13- 4 que custaram... 303.920\$849

A mesma quantidade de Ls. ao cambio do par..... 248.983\$498

Diferença de cambio..... 54.937\$351

Totalidade, reserva em 31 de Dezembro 1912:

Em ouro £ 65.407-2-6 ao cambio do par..... 294.332\$063

(Continúa)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

No dia 15 de Outubro de 1913, pelas 13 horas, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede, n'esta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção acima referida.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, será de 2.203\$ e poderá ser feito, até ás 15 horas da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das direcções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria, onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo os concorrentes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do attestado de capacidade do individuo que se propõe dirigir os trabalhos; entendendo-se, por este facto, que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem como as restantes peças annexas, podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 11 ás 15 horas, no serviço de vias e obras d'esta direcção, em Campanhã, e, em Lisboa, na direcção do Caminho de Ferro do Sul e Sueste.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, 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 eléctrica. Asseio e ordem. Preços módicos.

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 Tournal. — 15, Campo do Tournal, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da provincia, de inexcusáveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel — Proprietário, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jus to M. Estel. — Agente internacional de aduanas y trans portes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 45	5 30	6 37
8 35	9 46	7 5	8 6
9 19	9 59	7 55	8 58
11	12 6	8 28	9 6
12 25	1 1	9 23	10 26
12 58	2 5	10 18	10 54
2 23	3 15	11 21	12 18
3	4 9	11 15	1 56
4 8	4 50	1 22	2 22
5 15	5 51	3 19	4 20
5 27	6 33	4 14	4 53
6 12	6 55	5 5	5 42
7 1	7 43	6 12	7 15
7 30	8 36	6 3	6 37
9	10 11	7 28	8 29
10 24	11 9	8 2	9 44
11 40	1 43	9 27	10 7
12 40	1 22	10 33	11 35
1	2 10	11 21	12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
10 5	10 36	9 1	9 37
11 58	12 31	10 51	11 19
2	2 32	12 53	1 23
3 43	4 15	2 53	3 21
6 25	6 56	4 55	5 27
7 55	8 34	5 46	6 23
		10 1	10 28

Mais os de Cintra excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 8	5 24	6 30
7 15	8 6	6 25	7 31
7 45	8 36	7 20	8 7
8 20	9 11	7 50	8 57
9 10	10 1	8 20	9 9
9 45	10 21	8 50	9 37
9 50	10 58	9 25	10 1
11 15	11 51	9 35	10 22
11 20	12 28	10 13	11
12 5	1 8	10 30	11 6
1 10	2 1	11 20	12 26
1 30	2 33	12	12 36
2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	2 15	3 2
3 25	4 16	3 14	4 15
3 50	4 58	3 50	4 56
4 15	5 6	4 25	5 1
4 50	5 46	5 20	6 7
5 15	6 6	6	6 36
5 45	6 36	6 20	7 7
6 15	7 6	6 55	8 1
6 45	7 21	7 30	8 6
7 15	8 6	7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
8 15	8 51	9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
9 45	10 21	10 30	11 6
10 5	10 56	10 43	11 45
10 35	11 38	11 26	12 41
11 20	11 56	12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	1 55
11 55	12 45		
12 50	1 40		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
3 5	3 33	3 45	4 15
4 20	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
6 48	7 21	8	8 30
7 20	7 50	8 45	10 15
7 49	8 19	9 11 15	11 45
8 57	9 21		
10 8	10 44		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	6 58
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
5 8	6 7	1 47	1 11
5 35	6 57	1 19	4 46
11 53	1 13	9 10	10 36
1 1	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 26	6 20	6 58
8 56	9 33	7 37	8 23
10 13	10 57	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 31	1 30	2 13
2 52	3 36	2 45	3 29
4 15	4 58	4 2	4 46
5 8	5 39	5 10	5 50
5 35	6 23	5 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9 7	9 47	9 53	10 36
10 36	11 19	10 42	11 25
11 53	12 38	11 38	12 18
1 18	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
7 35	7 45	6 40	6 50
5 15	5 25	9 22	9 30
		5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 30	2 19	7 4	6 8
9 25	9 3	8 35	2 31
11 36	11 41	3 48	1 13
6 55	12 32	4 54	11 53
6 56	1 15	7 57	6 25
9 35	7 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 20	10 5	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 50	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
6 30	8 15	7 22	9 4
7 20	9 12	11 8	12 47
11 25	1 3	3	5 12
2 5	4 45	4 50	6 44
5 40	8 17		
11 30	12 42		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 50	4 7
4 48	6 3	6 18	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2 20	3 37	3 35	4 36
10 20	10 45	10 10	10 50
7 35	8 9	12 55	1 34
8 33	9 40	20 36	21 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 25	11 58
4 23	12 44	5 40	12 32
		8 33	9 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
7 35	8 33	9 40	10 37
8 58	9 50	10 41	11 41
12 41	1 33	2 43	3 39
1 58	2 53	5 47	6 44
4 14	5 9	7 10	8 12
5 3	6 1	11 10	12 7
8 46	9 38		
10 29	11 18		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	7 50	de mad
a Mad.	9 5	8 30	6 8
a 5 2	10 10	a 11 59	de mad.
a Mad.	8 17	a 9 48	1 2 45
8 5	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	6 8
a 5 2	12 10	6 45	1 2 45
8 5	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
6 44	11 35	7 9	12 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
8 5	10 2	4 55	2 31
9 35	11 50	5 43	11 53
11 36		3 45	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
5	9 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	6 20	8 36
9 16	11 4	12 7	2 40
6 45	10 21	7 32	9 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 40	9 46	4 30	6 37
2 50	4 54	10 50	12 53
8 10	10 5	5 30	7 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 40	4 58	2 15	9 25
a 2 52	7 55	10 6	5
11 15	6 38	a 2 26	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5	12 54	4	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 40	2 10	6 20	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1	1 35	8	8 35
g 11 30	12 10	10 25	11
h 1	1 40		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
9 10	4 15	6 40	1 50
4 30	12 40	11	6 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
9 10	3 15	6 55	1 50
4 30	12 10	4 40	11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	
4 30	10 15	8 50	1 50
		5 50	11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
9 10	4 30	6 10	1 50
8 40	4	3 50	11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa	
9 10	8 20	6 30	5 15
8 40	9	5	6 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
9 10	7 20	8	5 15
8 40	7 15	6 30	6 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
8	9 1	6 12	7 15
4 20	5 22	9 24	10 25
6 30	9 35	8 10	9 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	V. R. S. A.	Portimão	
6 20	12 25		

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			Fracções indivisíveis a taxar depois dos mínimos		
				Distância a contar	Pêso ou quantidade a taxar	Cobrança por expedição	De distância	De pêso 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 pêso 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	Animais { Boi, vaca, cavalo, muar, jumento, garrano ou pôtro .	Cabeça	\$03969	6	—	\$10	1	—	
12. ^a		Vitela ou porco.	»	\$01764	6	—	\$10	1	—
13. ^a		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. ^{os} 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		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. ^{os} 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 incluído 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 á 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 dêste parágrafo os casos em que se separem do comboio as carruagens que se julgarem desnecessarias.

Art. 3.^o — E' permitido á 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. Cumpre-lhe, igualmente, entregá-lo aos respectivos empregados á saída da estação em que deixar o comboio.

§ único. Os passageiros poderão interromper a viagem em uma ou mais estações anteriores á 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 á de destino.

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

Se não poder 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 poder 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 previamente 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 previamente 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) á do seu bilhete, deverá avisar previamente 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) á do seu bilhete, sem que tenha avisado previamente 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 esse lugar, priva-o do direito ao reembolso além da estação em que lhe fôr oferecido lugar correspondente á 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 comsigo volumes, que, por sua fórma, dimensões ou mau cheiro, possam incomodar os outros passageiros. Comtudo, é permitido a cada passageiro levar comsigo, sob sua inteira responsabilidade, quaisquer volumes portateis, que não ocupem mais espaço que o particularmente destinado a esse fim nas carruagens e correspondente a um lugar. Estes volumes poderão conter dinheiro, joias ou valores, ou quaisquer objectos que satisfaçam ás 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 contrarios 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, á 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 ajuramentados, 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 também, nas mesmas condições, ser requisitados compartimentos reservados, devendo, porém, a requisição ser feita com a antecipação de tres horas em relação á partida do comboio da estação de origem.

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

CAPITULO II

Bagagens

(Base 4.^a)

Por quilómetro e fracção indivisível de 10 quilogramas de pêsco excedente ao que é transportado gratuitamente. (Vide artigo 22.^o)....

\$001

Art. 20.^o — Sob a denominação **bagagens**, compreendem-se: baús, malas, cestos, condeças, arcaes, 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 domestico, enxergões, travesseiros ou almofadas, adornos, confecções, livros e papeis, utensilios e accessorios do uso pessoal do passageiro, instrumentos ou ferramentas portateis da sua arte ou do seu officio, bem como os bicilos não automoveis nem acondicionados.

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

comestíveis; gaiolas e outros volumes contendo passaros ou outros animais; reposteiros, tapetes, cortinas, alcatifas e mais tecidos ou roupas para guarneimento de habitações; amostras ou mostruários, baús, malas, cestos, condeças, arcas, sacos e caixas de chapéus, etc., vãos, 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 velocipede não automovel, de um só assento. Se o velocipede fôr de mais assentos, serão necessários, para o seu despacho como bagagem, tantos bilhetes da mesma classe, comboio e destino, quantos forem os assentos do velocipede.

O transporte dos velocipedes 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, títulos 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 máximo 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 neste designado. Em troca dos volumes despachados receberá o passageiro uma senha, a qual será por ele restituída 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 immediatamente 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 Capitulo 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 máximo de 1500 por cada quilograma que faltar.

CAPITULO III

Recovagens ou mercadorias transportadas pela velocidade dos comboios de passageiros

(Base 5.ª)

Por fracção de 10 quilogramas e quilómetro \$004

Art. 27.º — A denominação *recovagens* abrange todos os artigos ou géneros que não são especialmente designados nos demais capitulos 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 Capitulo 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.ª)

Preço por cabeça e quilómetro \$003

Art. 29.º — Para se efectuarem estes 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 estes retirados do furgão e postos em sitio conveniente pelo pessoal da Administração, ficando a cargo do destinatario toda a despesa 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 deles.

§ único. E' 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. — Também 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 — Compreenle-se sob a designação supra: metal amoadado 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 artisticos, bronzes de arte, cristais, objectos d'arte, e em geral, tudo quanto fôr trabalho artistico 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 pêso como recovagem.

Art. 31.º — A qualquer expedidor de uma remessa de dinheiro ou valores, é permitido transportá-la consigo 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, nêsses 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 sôlto 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 duma contagem rapida, de fôrma a evitar que a verificação dêsses valores dê origem a atrasos dos comboios nas estações expeditoras 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 expeditora como na de destino, tenham paragem não inferior a dez 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 subtracção, 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 córte.

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 fôrma que o contacto dos volumes com outros não possa deteriorá-los.

Art. 36.º — A Administração só é responsavel pela identidade dos sêlos e pelo pêso 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 destinatario, ou por sua ordem, cessa para êle 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 contraditoriamente, antes de abertos, pelo consignatario com o empregado competente da estação de chegada.

Art. 37.º — As notas de expedição das remessas a que se refere êste Capitulo, 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 effectuar 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 metalicas e sêlos de chumbo ou lacre, observando-se as prescrições estipuladas no Capitulo V.

Art. 40.º — A Administração só é responsavel pela identidade dos sêlos e pelo pêso 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 destinatario, ou por sua ordem, cessa para êle 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 contraditoriamente, antes de abertos, pelo consignatario 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\$55 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 necessario para que a máquina possa chegar do depósito mais proximo, que disponha de máquina competente, pagando se neste 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.º)

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 múmias, 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 (Capitulo III).

CAPITULO IX

Animais

(Bases 11.º, 12.º, 13.º e 14.º)

Por cabeça e quilómetro

Cada cavalo, garrão, 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. Neste 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 pêso como recovagens.

§ único. Quando o pêso 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 pêso bruto da expedição.

CAPITULO X

Veículos

(Base 15.º)

Carros de passageiros ou de carga, material para incendios sobre rodas, viaturas ou reparos militares, carruagens, automoveis, aeroplanos e balões dirigiveis e embarcações. (Vide excepções no artigo 54.º e Capitulo XI):

Por tonelada e quilómetro \$126

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

Art. 54.º — Serão taxados como recovagens (Capitulo 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 próprias 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 applicaveis 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 tramwais, que tenham 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 horarios aprovados pelo Governo.

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 Governo, 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 applicado 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 applicação 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 Capitulo 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 applicado, 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 este peso, não será applicada 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 mezes pelos menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

CAPITULO XIV

Animais

(Bases 26.^a, 27.^a, 28.^a e 29.^a)

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, 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 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.

Neste 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 Capitulo (cabritos, cordeiros ou leitões) transportados em gaiolas ou outras taras apropriadas, fornecidas pelos expedidores, quando o peso de cada animal, compreendida a tara, fôr 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.^a)

Carros de passageiros ou de carga, material para incendio sobre rodas, viaturas ou reparos militares, carruagens, automaveis, aeroplanos e balões dirigíveis e embarcações. (Vide excepções no artigo 70.^o e Capitulo 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 velocipedes com ou sem motor mecânico;

Os carros de mão e vagonetes;

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

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 exceda 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

CAPITULO XVII

Disposições applicaveis 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 praso 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.

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 distancia percorrida, o mínimo de transporte cobravel por cada expedição, quer em grande, quer em pequena velocidade,

será de 0\$10 quando na presente tarifa não esteja fixado mínimo superior. (Vide 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 comprehendido 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 constituido 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 applicados.

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 proprios 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 exceda a carga maxima 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 diminuto o peso da remessa, a Administração reservará para ella um vagão completo; e a taxa será applicada ao peso mínimo regulamentar para vagão completo.

Art. 84.º — Incumbe aos expedidores e consignatários effectuar 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 todavia a tomar a seu cargo estas operações mediante o pagamento da respectiva taxa em harmonia com a Tarifa de Despesas Accessórias em vigor, salvo se não dispuzer de meios proprios para as levar a effecto.

Art. 85.º — A Administração não é obrigada a transportar objectos cujas dimensões não sejam proporcionadas aos meios de condução de que dispuzer 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 minimo da velocidade dos comboios ordinarios de passageiros e mercadorias e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitas ás regras de policia 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 noutro, 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 applicaveis:

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

2.º Aos 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 applicação das disposições do parágrafo precedente.

Art. 91.º — Qualquer modificação de tarifa será annunciada 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.

Nêste caso, a entrega da remessa sómente se effectuará mediante a assinatura do consignatário no respectivo recibo, devidamente abonada, quando o consignatario 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 responsaveis 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 effectuar 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 dos 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 sufficiente para as garantir das avarias resultantes da trepidação propria do caminho de ferro ou do contacto com outros volumes carregados conjunctamente.

§ 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 recear que do extravasamento ou avaria da mercadoria resulte dano ás remessas que tenham de ser carregadas conjunctamente.

Art. 100.º — A Administração não póde 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 sufficientemente 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.

Êstes 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 êste fôr inferior.

Art. 103.º — Nas avarias ou faltas internas, a Administração só póde ser responsavel quando, no acondicionamento externo, se notem provas de pressão demasiada, esmagamento ou rutura por violencia e sinais de molha ou derrame de liquido 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 fôrma, 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 applicavel 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, desde 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 á 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 accidentes 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 á estação de destino, serão colocados em lugar proprio por conta dos seus donos e poderão ser vendidos em leilão, sem mais formalidades, se as despêsas a que derem lugar forem superiores ao seu valor.

Tanto neste caso, como no do parágrafo antecedente, os animais ou o seu valor respondem pela importância de todas as despêsas, devida á Administração.

Art. 108.º — A indemnização por qualquer falta ou avaria, cuja responsabilidade pertença á Administração, será regulada conforme o disposto no artigo 384.º doCodigo Comercial.

Art. 109.º — As reclamações devem ser feitas á Administração no acto da entrega das mercadorias aos destinatarios, e a indemnização 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 assistência 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 às 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 Despesas Acessórias.

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

Estas despesas acessórias serão fixadas pela Administração, com a aprovação do Governo.

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

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

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 Governo, 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 às condições da Tarifa de Despesas 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 daquele prazo, sem pagamento de quantia alguma. Passado este prazo, ficarão sujeitas às condições da Tarifa de Despesas Acessórias para pagamento da respectiva armazenagem.

§ único. Havendo aviso de chegada ao consignatário, poderá este prazo ser alterado por disposição especial da Tarifa de Despesas 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 póde 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 às duas remessas.

4.^a SECÇÃO

Disposições relativas aos serviços públicos

Art. 119.º — E' concedida, nos Caminhos de Ferro do Estado, a redução de 50 por cento sobre os preços estipulados na presente tarifa a todos os transportes de passageiros, animais e materiais, effectuados 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 beneficio destas reduções as despêsas accessórias e os impostos do selo 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 effectuados mediante guia ou requisição devidamente autenticada, da qual conste, em relação a passageiros, o nome e categoria do funcionario, o número e a graduação das praças militares ou policias, 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 pêsos de bagagem concedidos, para o efeito de transporte gratuito nas viagens em serviço, são os seguintes:

Officiais generais	200 quilogramas
Officiais superlores	120 »
Capitães	70 »
Officiais 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 pêsos 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 carruagem 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 carruagem 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 carruagens celulares para o transporte de presos, serão engatadas aos comboios ordinarios essas carruagens, 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 carruagens celulares.

Art. 126.º — As carruagens celulares vasias nada pagarão pelo seu percurso na linha.

O mínimo de cobrança por cada carruagem 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 carruagens celulares.

Art. 128.º — O serviço do correio é feito gratuitamente. Em cada comboio ordinario, em que não houver carruagens de repartição postal, será posto à disposição da Direcção Geral dos Correios, quando ella o requisitar, um compartimento de carruagem 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 officiais, 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 secção, evaporação ou derrame

Mercadorias	Porcentagem			Mercadorias	Porcentagem		
	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				D			
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 ta-	0,5	1	1,5
Alfarroba.....	1,5	2	2,5	bela.....			
Algodão em fardos.....	1	1	2	Espíritos	0,5	1	1,5
Alhos.....	2	3	4	Espíritos em barris	1,5	2	2,5
Alpista	0,5	1	1,5	Esponjas	0,5	0,5	1
Amido.....	0,5	1	1,5	Essências	2	2	2,5
Amoníaco.....	1,5	2	2,5	Estopa	0,5	0,5	1
Anis (erva-doce)	0,5	0,5	1	Estrumes	2	3	4
Antracite.....	1	2	3	F			
Areia	1	2	3	Fachina (mato, rama de pinho)	1,5	2	2,5
Arrobe	1	1	1,5	Farelos	0,5	1	1,5
Arroz	0,5	1	1,5	Farinhas.....	0,5	1	1,5
Assucar	1	1,5	2	Favos	0,5	1	1,5
Azeite.....	2	2	2,5	Feno	0,5	1	1,5
Azeitonas.....	1	1	2	Folhas de amoreira	2	3	4
B				Folhelho.....	1	1,5	2
Baga de sabugueiro	2	3	4	Frutas frescas.....	2	3	4
Baga de louro	2	3	4	Frutas passadas ou secas.....	1	1	1,5
Bagaco	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	Gesso a granel.....	2	4	6
Betarraba	2	3	4	Gesso 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	Hortalças	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			
Cânhamo	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	2	3	4
Carnes secas ou fumadas	1	1	1,5	tabela			
Carnes verdes.....	1,5	2	2,5	Legumes secos não designados nesta	1	1	1,5
Carqueja	1	1	1,5	tabela.....			
Carvão de pedra, a granel	1	2	3	Lenha a granel.....	1	1	1,5
Carvão vegetal, a granel	1	2	3	Licores em barris.....	1,5	2	2,5
Carvão vegetal, em sacos.....	0,5	1	1,5	Limos	3	6	9
Cascas medicinais ou de tinturaria	2	2	2,5	Limpadura de cereais	0,5	1	1,5
Castanhas verdes.....	1,5	2	2,5	Linhaça	0,5	1	1,5
Cebolas.....	2	3	4	Linho em bruto ou cardado	1	1,5	2
Cêra	0,5	1	1,5	Líquidos em cascos ou barris sem aná-	1,5	2	2,5
Cereais.....	0,5	1	1,5	logos nesta tabela			
Cerveja em barris	1,5	2	2,5	Lôdo	3	6	9
Chifres	2	2	3	M			
Chocolate.....	0,5	1	1,5	Madeira em bruto	0,5	1	1
Cidra.....	1,5	2	2,5	Madeiras de tinturaria em troços pe-	1	1	1,5
Cimentos	0,5	1	1,5	quenos			
Cinzas.....	2	3	4	Madeiras de tinturaria moídas em saco	1	1,5	2
Cisco de carvão	2	3	4	Manteiga	2	2	3
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	Queijos.....	2	2	3
Massas não designadas nesta tabela..	0,5	1	1,5					
Medicamentos não designados nesta tabela.....	0,5	1	1,5	R	Raízes medicinais ou de tinturaria...	2	2	3
Mel em barris ou ôdres	1	1	1,5					
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	Sabão	2	2	3
N								
Nafta.....	2	2	2,5	Saibro.....	2	2	3	
Nata	2	2	3	Sal.....	1	1,5	2	
O				Salitre	0,5	1	1,5	
Oleos.....	2	2	2,5	Sarro.....	0,5	1	1,5	
Orchata	1	1,5	2	Sêbo	1	1,5	2	
Ossos	5	6	8	Sêmeas	0,5	1	1,5	
Ostras.....	2	2	3	Sementes	0,5	1	1,5	
P				Serradura.....	2	2	3	
Painço	0,5	1	1,5	Soda	0,5	1	1,5	
Palha (a)	0,5	1	1,5	Sola	1	1	1,5	
Pão	0,5	1	1,5	Sumagre.....	0,5	1	1,5	
Pedra de cal.....	1	2	3	T	Tabaco em folha.....	0,5	2	3
Pedra de gêsso.....	1	2	3					
Peixe de escabeche em barris	1	1	2	Terra	1	2	3	
Peixe fres o acondicionado em gelo (b)	10	12	16	Tintas em pasta com óleo em barris..	1,5	2	2,5	
Peixe fresco ou salpicado (c)	5	6	8	Tintas moidas.....	0,5	1	1,5	
Peixe sêco ou salgado.....	1	1	1,5	Tomates	2	3	4	
Peles curtidas	1	1	1,5	Toucinho	1	1	1,5	
Peles verdes ou salgadas.....	2	3	3	Trapos	1	2	3	
Petróleo em barris.....	2	2,5	3	Tripas sêcas	0,5	1	1,5	
Pez	1	1,5	2	Tripas verdes	5	6	8	
Pimenta moída	0,5	1	1,5	V	Velas.....	1	1	1,5
Pimentão	0,5	1	1,5					
Pinhas de pinheiro	1	1	1,5	Vernizes em cascos ou barris	2	2	2,5	
Pita em bruto ou manufacturada.....	1,5	2	2,5	Vinagre em cascos ou barris	1,5	2	2,5	
Plantas vivas	2	4	6	Vinho em cascos ou barris.....	1,5	2	2,5	
Pó de carvão.....	2	4	6					
Potassa.....	1	2	3					
Pozolana	1	2	3					
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 fracção indivisível de 100 quilómetros.

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

TABELAS DE APLICAÇÃO
DOS
PREÇOS DE TRANSPORTE
POR
GRANDE E PEQUENA VELOCIDADE

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	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
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneo, 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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada	Animais Por cabeça			Vagão completo	Distâncias quilométricas
1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneiro, mular ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		
500188	500165	500137	500118	5392	5118	5053	5027	544	1 a 6
500220	500192	500160	500137	5457	5137	5061	5031	551	7
500251	500220	500183	500157	5522	5157	5070	5035	558	8
500282	500247	500205	500177	5587	5177	5079	5040	566	9
500313	500274	500228	500196	5653	5196	5087	5044	573	10
500345	500302	500251	500216	5718	5216	5096	5048	580	11
500376	500329	500274	500235	5783	5235	5105	5053	587	12
500407	500357	500297	500255	5848	5255	5114	5057	595	13
500439	500384	500319	500274	5913	5274	5122	5061	1502	14
500470	500411	500342	500294	5979	5294	5131	5066	1509	15
500501	500439	500365	500314	15044	5314	5140	5070	1516	16
500533	500466	500388	500333	15109	5333	5148	5074	1524	17
500564	500494	500410	500353	15174	5353	5157	5079	1531	18
500595	500521	500433	500372	15239	5372	5166	5083	1538	19
500626	500548	500456	500392	15305	5392	5174	5087	1545	20
500658	500576	500479	500411	1537	5411	5183	5092	1553	21
500689	500603	500501	500431	15435	5431	5192	5096	1560	22
500720	500630	500524	500451	1550	5451	5201	5101	1567	23
500752	500658	500547	500470	15566	5470	5209	5105	1574	24
500783	500685	500570	500490	15631	5490	5218	5109	1582	25
500814	500713	500593	500509	15696	5509	5227	5114	1589	26
500846	500740	500615	500529	15761	5529	5235	5118	1596	27
500877	500767	500638	500548	15826	5548	5244	5122	2503	28
500908	500795	500661	500568	15892	5568	5253	5127	2511	29
500939	500822	500684	500588	15957	5588	5261	5131	2518	30
500971	500850	500706	500607	25022	5607	5270	5135	2525	31
501002	500877	500729	500627	25087	5627	5279	5140	2532	32
501033	500904	500752	500646	25152	5646	5288	5144	2540	33
501065	500932	500775	500666	25218	5666	5296	5148	2547	34
501096	500959	500797	500685	25283	5685	5305	5153	2554	35
501127	500987	500820	500705	25348	5705	5314	5157	2561	36
501159	501014	500843	500725	25413	5725	5322	5161	2569	37
501190	501041	500866	500744	25478	5744	5331	5166	2576	38
501221	501069	500889	500764	25544	5764	5340	5170	2583	39
501252	501096	500911	500783	25609	5783	5348	5174	2590	40
501284	501123	500934	500803	25674	5803	5357	5179	2598	41
501315	501151	500957	500822	25739	5822	5366	5183	3505	42
501346	501178	500980	500842	25805	5842	5375	5188	3512	43
501378	501206	501002	500862	2587	5862	5383	5192	3519	44
501409	501233	501025	500881	25935	5881	5392	5196	3527	45
501440	501260	501048	500901	3500	5901	5401	5201	3534	46
501472	501288	501071	500920	35065	5920	5409	5205	3541	47
501503	501315	501093	500940	35131	5940	5418	5209	3548	48
501534	501343	501116	500959	35196	5959	5427	5214	3556	49
501565	501370	501139	500979	35261	5979	5435	5218	3563	50

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	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
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			
						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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias
Cada 10 quilogramasBase 30.^a

Animais

Por cabeça

1.^a classe2.^a classe3.^a classe4.^a classeVeículos, aeroplanos,
balões dirigíveis,
e embarcações
Por toneladaBoi, vaca,
cavalo, garrano,
pôneiro, mular
ou jumentoVitela
ou
porcoCarneiro, ovelha,
chibo, cabra,
cabrito, cordeiro
ou leitão

Vagão completo

Distâncias quilométricas

501597	501397	501162	500999	35326	5999	5444	5222	3570	51
501628	501425	501185	501018	35391	15018	5453	5227	3577	52
501659	501452	501207	501038	35457	15038	5462	5231	3584	53
501691	501480	501230	501057	35522	15057	547	5235	3592	54
501722	501507	501253	501077	35587	15077	5479	524	3599	55
501753	501534	501276	501096	35652	15096	5488	5244	4506	56
501785	501562	501298	501116	35717	15116	5496	5248	4513	57
501816	501589	501321	501136	35783	15136	5505	5253	4521	58
501847	501617	501344	501155	35848	15155	5514	5257	4528	59
501878	501644	501367	501175	35913	15175	5522	5261	4535	60
501910	501671	501389	501194	35978	15194	5531	5266	4542	61
501941	501699	501412	501214	45044	15214	554	5270	4550	62
501972	501726	501435	501233	45109	15233	5549	5275	4557	63
502004	501753	501458	501253	45174	15253	5557	5279	4564	64
502035	501781	501481	501273	45239	15273	5566	5283	4571	65
502066	501808	501503	501292	45304	15292	5575	5288	4579	66
502098	501836	501526	501312	4537	15312	5583	5292	4586	67
502129	501863	501549	501331	45435	15331	5592	5296	4593	68
502160	501890	501572	501351	4550	15351	5601	5301	5500	69
502191	501918	501594	501370	45565	1537	5609	5305	5508	70
502223	501945	501617	501390	4563	1539	5618	5309	5515	71
502254	501973	501640	501410	45696	1541	5627	5314	5522	72
502285	502000	501663	501429	45761	15429	5636	5318	5529	73
502317	502027	501685	501449	45826	15449	5644	5322	5537	74
502348	502055	501708	501468	45891	15468	5653	5327	5544	75
502379	502082	501731	501488	45956	15488	5662	5331	5551	76
502411	502110	501754	501507	55022	15507	567	5335	5558	77
502442	502137	501777	501527	55087	15527	567	5340	5566	78
502473	502164	501799	501547	55152	15547	5688	5344	5573	79
502504	502192	501822	501566	55217	15566	5696	5348	5580	80
502536	502219	501845	501586	55283	15586	5705	5353	5587	81
502567	502246	501868	501605	55348	15605	5714	5357	5595	82
502598	502274	501890	501625	55413	15625	5723	5362	6502	83
502630	502301	501913	501644	55478	15644	5731	5366	6509	84
502661	502329	501936	501664	55543	15664	574	5370	6516	85
502692	502356	501959	501684	55609	15684	5749	5375	6524	86
502724	502383	501981	501703	55674	15703	5757	5379	6531	87
502755	502411	502004	501723	55739	15723	5766	5383	6538	88
502786	502438	502027	501742	55804	15742	5775	5388	6545	89
502817	502466	502050	501762	55869	15762	5783	5392	6553	90
502849	502493	502073	501781	55935	15781	5792	5396	6560	91
502880	502520	502095	501801	6500	15801	5801	5401	6567	92
502911	502548	502118	501821	65065	15821	581	5405	6574	93
502943	502575	502141	501840	6513	1584	5818	5409	6582	94
502974	502603	502164	501860	65195	1586	5827	5414	6589	95
503005	502630	502186	501879	65261	15879	5836	5418	6596	96
503037	502657	502209	501899	65326	15899	5844	5422	7503	97
503068	502685	502232	501918	65391	15918	5853	5427	7511	98
503099	502712	502255	501938	65456	15938	5862	5431	7518	99
503130	502739	502277	501957	65521	15957	587	5435	7525	100

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	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
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			
						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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, 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	
					Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, mular ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chib, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		
503162	502767	502300	501977	65587	15977	5879	544	7532	101
503193	502794	502323	501997	65652	15997	5888	5444	7539	102
503224	502822	502346	502016	65717	25016	5897	5449	7547	103
503256	502849	502369	502036	65782	25036	5905	5453	7554	104
503287	502876	502391	502055	65848	25055	5914	5457	7561	105
503318	502904	502414	502075	65913	25075	5923	5462	7568	106
503350	502931	502437	502094	65978	25094	5931	5466	7576	107
503381	502959	502460	502114	75043	25114	594	547	7583	108
503412	502986	502482	502134	75108	25134	5949	5475	7590	109
503443	503013	502505	502153	75174	25153	5957	5479	7597	110
503475	503041	502528	502173	75239	25173	5966	5483	8505	111
503506	503068	502551	502192	75304	25192	5975	5488	8512	112
503537	503096	502574	502212	75369	25212	5984	5492	8519	113
503569	503123	502596	502231	75434	25231	5992	5496	8526	114
503600	503150	502619	502251	7550	25251	15001	5501	8534	115
503631	503178	502642	502271	75565	25271	1501	5505	8541	116
503663	503205	502665	502290	75630	2529	15018	5509	8548	117
503694	503233	502687	502310	75695	2531	15027	5514	8555	118
503725	503260	502710	502329	7576	25329	15036	5518	8563	119
503756	503287	502733	502349	75826	25349	15044	5522	8570	120
503788	503315	502756	502368	75891	25368	15053	5527	8577	121
503819	503342	502778	502388	75956	25388	15062	5531	8584	122
503850	503369	502801	502408	85021	25408	15071	5536	8592	123
503882	503397	502824	502427	85087	25427	15079	554	8599	124
503913	503424	502847	502447	85152	25447	15088	5544	9506	125
503944	503452	502870	502466	85217	25466	15097	5549	9513	126
503976	503479	502892	502486	85282	25486	15105	5553	9521	127
504007	503506	502915	502505	85347	25505	15114	5557	9528	128
504038	503534	502938	502525	85413	25525	15123	5562	9535	129
504069	503561	502961	502545	85478	25545	15131	5566	9542	130
504101	503589	502983	502564	85543	25564	1514	557	9550	131
504132	503616	503006	502584	85608	25584	15149	5575	9557	132
504163	503643	503029	502603	85673	25603	15158	5579	9564	133
504195	503671	503052	502623	85739	25623	15166	5583	9571	134
504226	503698	503074	502642	85804	25642	15175	5588	9579	135
504257	503726	503097	502662	85869	25662	15184	5592	9586	136
504289	503753	503120	502682	85934	25682	15192	5596	9593	137
504320	503780	503143	502701	85999	25701	15201	5601	10500	138
504351	503808	503166	502721	95065	25721	1521	5605	10508	139
504382	503835	503188	502740	95130	2574	15218	5609	10515	140
504414	503862	503211	502760	95195	2576	15227	5614	10522	141
504445	503890	503234	502779	9526	25779	15236	5618	10529	142
504476	503917	503257	502799	95326	25799	15245	5623	10537	143
504508	503945	503279	502819	95391	25819	15253	5627	10544	144
504539	503972	503302	502838	95456	25838	15262	5631	10551	145
504570	503999	503325	502858	95521	25858	15271	5636	10558	146
504602	504027	503348	502877	95586	25877	15279	564	10566	147
504633	504054	503370	502897	95652	25897	15288	5644	10573	148
504664	504082	503393	502916	95717	25916	15297	5649	10580	149
504695	504109	503416	502936	95782	25936	15305	5653	10587	150

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações — Por tonelada — Transportes fúnebres — Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneiro, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	
151	3\$00	2\$34	1\$67	\$46	19\$026	5\$993	2\$664	1\$332	22\$19
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\$077
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										Distâncias quilométricas
		Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais					
		Cada 10 quilogramas					Por cabeça			Vagão completo		
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pótro, mular ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão			
a		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe							
		504727	504136	503439	502956	95847	25956	15314	5657	10594	151	
		504758	504164	503462	502975	95912	25975	15323	5662	11502	152	
		504789	504191	503484	502995	95978	25995	15332	5666	11509	153	
		504821	504219	503507	503014	105043	35014	1534	567	11516	154	
		504852	504246	503530	503034	105108	35034	15349	5675	11523	155	
		504883	504273	503553	503053	105173	35053	15358	5679	11531	156	
		504915	504301	503575	503073	105238	35073	15366	5683	11538	157	
		504946	504328	503598	503093	105304	35093	15375	5688	11545	158	
		504977	504356	503621	503112	105369	35112	15384	5692	11552	159	
		505008	504383	503644	503132	105434	35132	15392	5696	11560	160	
		505040	504410	503666	503151	105499	35151	15401	5701	11567	161	
		505071	504438	503689	503171	105565	35171	1541	5705	11574	162	
		505102	504465	503712	503190	10563	3519	15419	571	11581	163	
		505134	504492	503735	503210	105695	3521	15427	5714	11589	164	
		505165	504520	503758	503230	10576	3523	15436	5718	11596	165	
		505196	504547	503780	503249	105825	35249	15445	5723	12503	166	
		505228	504575	503803	503269	105891	35269	15453	5727	12510	167	
		505259	504602	503826	503288	105956	35288	15462	5731	12518	168	
		505290	504629	503849	503308	115021	35308	15471	5736	12525	169	
		505321	504657	503871	503327	115086	35327	15479	574	12532	170	
		505353	504684	503894	503347	115151	35347	15488	5744	12539	171	
		505384	504712	503917	503367	115217	35367	15497	5749	12547	172	
		505415	504739	503940	503386	115282	35386	15506	5753	12554	173	
		505447	504766	503962	503406	115347	35406	15514	5757	12561	174	
		505478	504794	503985	503425	115412	35425	15523	5762	12568	175	
		505509	504821	504008	503445	115477	35445	15532	5766	12576	176	
		505541	504849	504031	503464	115543	35464	1554	577	12583	177	
		505572	504876	504054	503484	115608	35484	15549	5775	12590	178	
		505603	504903	504076	503504	115673	35504	15558	5779	12597	179	
		505634	504931	504099	503523	115738	35523	15566	5783	13505	180	
		505666	504958	504122	503543	115804	35543	15575	5788	13512	181	
		505697	504985	504145	503562	115869	35562	15584	5792	13519	182	
		505728	505013	504167	503582	115934	35582	15593	5797	13526	183	
		505760	505040	504190	503601	115999	35601	15601	5801	13534	184	
		505791	505068	504213	503621	125064	35621	1561	5805	13541	185	
		505822	505095	504236	503641	12513	35641	15619	581	13548	186	
		505854	505122	504258	503660	125195	3566	15627	5814	13555	187	
		505885	505150	504281	503680	125260	3568	15636	5818	13563	188	
		505916	505177	504304	503699	125325	35699	15645	5823	13570	189	
		505947	505205	504327	503719	12539	35719	15653	5827	13577	190	
		505979	505232	504350	503738	125456	35738	15662	5831	13584	191	
		506010	505259	504372	503758	125521	35758	15671	5836	13592	192	
		506041	505287	504395	503778	125586	35778	1568	584	13599	193	
		506073	505314	504418	503797	125651	35797	15688	5844	14506	194	
		506104	505342	504441	503817	125716	35817	15697	5849	14513	195	
		506135	505369	504463	503836	125782	35836	15706	5853	14521	196	
		506167	505396	504486	503856	125847	35856	15714	5857	14528	197	
		506198	505424	504509	503875	125912	35875	15723	5862	14535	198	
		506229	505451	504532	503895	125977	35895	15732	5866	14542	199	
		506260	505479	504554	503914	135042	35914	1574	587	14549	200	

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneio, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	
201	3 599	3 511	2 522	561	25 5326	7 5978	3 5546	1 5773	29 5547
202	4 501	3 512	2 523	561	25 5452	8 5017	3 5563	1 5782	29 5694
203	4 503	3 514	2 524	561	25 5578	8 5057	3 5581	1 579	29 5841
204	4 505	3 515	2 525	562	25 5704	8 5097	3 5599	1 5799	29 5988
205	4 507	3 517	2 527	562	25 583	8 5136	3 5616	1 5808	30 5135
206	4 509	3 518	2 528	562	25 5956	8 5176	3 5634	1 5817	30 5282
207	4 511	3 520	2 529	563	26 5082	8 5216	3 5651	1 5826	30 5429
208	4 513	3 522	2 530	563	26 5208	8 5256	3 5669	1 5835	30 5576
209	4 515	3 523	2 531	563	26 5334	8 5295	3 5687	1 5843	30 5723
210	4 517	3 525	2 532	563	26 546	8 5335	3 5704	1 5852	30 587
211	4 519	3 526	2 533	564	26 5586	8 5375	3 5722	1 5861	31 5017
212	4 521	3 528	2 534	564	26 5712	8 5414	3 574	1 587	31 5164
213	4 523	3 529	2 535	564	26 5838	8 5454	3 5757	1 5879	31 5311
214	4 525	3 531	2 536	565	26 5964	8 5494	3 5775	1 5887	31 5458
215	4 527	3 532	2 538	565	27 509	8 5533	3 5793	1 5896	31 5605
216	4 529	3 534	2 539	565	27 5216	8 5573	3 581	1 5905	31 5752
217	4 531	3 535	2 540	566	27 5342	8 5613	3 5828	1 5914	31 5899
218	4 533	3 537	2 541	566	27 5468	8 5652	3 5846	1 5923	32 5046
219	4 535	3 539	2 542	566	27 5594	8 5692	3 5863	1 5932	32 5193
220	4 537	3 540	2 543	566	27 572	8 5732	3 5881	1 594	32 534
221	4 539	3 542	2 544	567	27 5846	8 5771	3 5898	1 5949	32 5487
222	4 541	3 543	2 545	567	27 5972	8 5811	3 5916	1 5958	32 5634
223	4 543	3 545	2 546	567	28 5098	8 5851	3 5934	1 5967	32 5781
224	4 545	3 546	2 547	568	28 5224	8 5891	3 5951	1 5976	32 5928
225	4 547	3 548	2 549	568	28 535	8 593	3 5969	1 5985	33 5075
226	4 549	3 549	2 550	568	28 5476	8 597	3 5987	1 5993	33 5222
227	4 551	3 551	2 551	569	28 5602	9 501	4 5004	2 5002	33 5369
228	4 553	3 552	2 552	569	28 5728	9 5049	4 5022	2 5011	33 5516
229	4 555	3 554	2 553	569	28 5854	9 5089	4 504	2 502	33 5663
230	4 557	3 556	2 554	569	28 598	9 5129	4 5057	2 5029	33 581
231	4 559	3 557	2 555	570	29 5106	9 5168	4 5075	2 5037	33 5957
232	4 561	3 559	2 556	570	29 5232	9 5208	4 5092	2 5046	34 5104
233	4 563	3 560	2 557	570	29 5358	9 5248	4 511	2 5055	34 5251
234	4 565	3 562	2 558	571	29 5484	9 5287	4 5128	2 5064	34 5398
235	4 567	3 563	2 560	571	29 561	9 5327	4 5145	2 5073	34 5545
236	4 569	3 565	2 561	571	29 5736	9 5367	4 5163	2 5082	34 5692
237	4 571	3 566	2 562	572	29 5862	9 5407	4 5181	2 509	34 5839
238	4 573	3 568	2 563	572	29 5988	9 5446	4 5198	2 5099	34 5986
239	4 575	3 569	2 564	572	30 5114	9 5486	4 5216	2 5108	35 5133
240	4 577	3 571	2 565	572	30 524	9 5526	4 5234	2 5117	35 528
241	4 579	3 572	2 566	573	30 5366	9 5565	4 5251	2 5126	35 5427
242	4 581	3 574	2 567	573	30 5492	9 5605	4 5269	2 5134	35 5574
243	4 583	3 576	2 568	573	30 5618	9 5645	4 5287	2 5143	35 5721
244	4 585	3 577	2 570	574	30 5744	9 5684	4 5304	2 5152	35 5868
245	4 587	3 579	2 571	574	30 587	9 5724	4 5322	2 5161	36 5015
246	4 589	3 580	2 572	574	30 5996	9 5764	4 5339	2 517	36 5162
247	4 591	3 582	2 573	575	31 5122	9 5803	4 5357	2 5179	36 5309
248	4 593	3 583	2 574	575	31 5248	9 5843	4 5375	2 5187	36 5456
249	4 595	3 585	2 575	575	31 5374	9 5883	4 5392	2 5196	36 5603
250	4 597	3 586	2 576	575	31 550	9 5923	4 541	2 5205	36 575

De

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias
Cada 10 quilogramasBase 30.^a

Animais

1.^a classe 2.^a classe 3.^a classe 4.^a classeVeículos, aeroplanos,
balões dirigíveis
e embarcações
Por tonelada

Por cabeça

Boi, vaca,
cavalo, garrano,
pôro, mular
ou jumentoVitela
ou
porcoCarneiro, ovelha,
chibo, cabra,
cabrito, cordeiro
ou leitão

Vagão completo

Distâncias quilométricas

506292	505506	504577	503934	135108	35934	15749	5875	14557	201
506323	505533	504600	503954	135173	35954	15758	5879	14564	202
506354	505561	504623	503973	135238	35973	15767	5884	14571	203
506386	505588	504646	503993	135303	35993	15775	5888	14578	204
506417	505615	504668	504012	135369	45012	15784	5892	14586	205
506448	505643	504691	504032	135434	45032	15793	5897	14593	206
506480	505670	504714	504051	135499	45051	15801	5901	15500	207
506511	505698	504737	504071	135564	45071	1581	5905	15507	208
506542	505725	504759	504091	135629	45091	15819	591	15515	209
506573	505752	504782	504110	135695	4511	15827	5914	15522	210
506605	505780	504805	504130	13576	4513	15836	5918	15529	211
506636	505807	504828	504149	135825	45149	15845	5923	15536	212
506667	505835	504851	504169	13589	45169	15854	5927	15544	213
506699	505862	504873	504188	135955	45188	15862	5931	15551	214
506730	505889	504896	504208	145021	45208	15871	5936	15558	215
506761	505917	504919	504228	145086	45228	1588	594	15565	216
506793	505944	504942	504247	145151	45247	15888	5944	15573	217
506824	505972	504964	504267	145216	45267	15897	5949	15580	218
506855	505999	504987	504286	145281	45286	15906	5953	15587	219
506886	506026	505010	504306	145347	45306	15914	5957	15594	220
506918	506054	505033	504325	145412	45325	15923	5962	16502	221
506949	506081	505055	504345	145477	45345	15932	5966	16509	222
506980	506108	505078	504365	145542	45365	15941	5971	16516	223
507012	506136	505101	504384	145608	45384	15949	5975	16523	224
507043	506163	505124	504404	145673	45404	15958	5979	16531	225
507074	506191	505147	504423	145738	45423	15967	5984	16538	226
507106	506218	505169	504443	145803	45443	15975	5988	16545	227
507137	506245	505192	504462	145868	45462	15984	5992	16552	228
507168	506273	505215	504482	145934	45482	15993	5997	16560	229
507199	506300	505238	504502	145999	45502	25001	15001	16567	230
507231	506328	505260	504521	155064	45521	2501	15005	16574	231
507262	506355	505283	504541	155129	45541	25019	1501	16581	232
507293	506382	505306	504560	155194	4556	25028	15014	16589	233
507325	506410	505329	504580	15526	4558	25036	15018	16596	234
507356	506437	505351	504599	155325	45599	25045	15023	17503	235
507387	506465	505374	504619	15539	45619	25054	15027	17510	236
507419	506492	505397	504639	155455	45639	25062	15031	17518	237
507450	506519	505420	504658	15552	45658	25071	15036	17525	238
507481	506547	505443	504678	155586	45678	2508	1504	17532	239
507512	506574	505465	504697	155651	45697	25088	15044	17539	240
507544	506601	505488	504717	155716	45717	25097	15049	17547	241
507575	506629	505511	504736	155781	45736	25106	15053	17554	242
507606	506656	505534	504756	155847	45756	25115	15058	17561	243
507638	506684	505556	504776	155912	45776	25123	15062	17568	244
507669	506711	505579	504795	155977	45795	25132	15066	17576	245
507700	506738	505602	504815	165042	45815	25141	15071	17583	246
507732	506766	505625	504834	165107	45834	25149	15075	17590	247
507763	506793	505647	504854	165173	45854	25158	15079	17597	248
507794	506821	505670	504873	165238	45873	25167	15084	18505	249
507825	506848	505693	504893	165303	45893	25175	15088	18512	250

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações — Por tonelada — Transportes fúnebres — Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneiro, 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\$138	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\$513	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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis, e embarcações Por tonelada	Animais			Vagão completo	Distâncias quilométricas
1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Por cabeça				
					Boi, vaca, cavalo, garrano, pôtro, mular ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		
507857	506875	505716	504913	165368	45913	25184	15092	18519	251
507888	506903	505739	504932	165433	45932	25193	15097	18526	252
507919	506930	505761	504952	165499	45952	25202	15101	18533	253
507951	506958	505784	504971	165564	45971	2521	15105	18541	254
507982	506985	505807	504991	165629	45991	25219	1511	18548	255
508013	507012	505830	505010	165694	5501	25228	15114	18555	256
508045	507040	505852	505030	165759	5503	25236	15118	18562	257
508076	507067	505875	505050	165825	5505	25245	15123	18570	258
508107	507095	505898	505069	16589	55069	25254	15127	18577	259
508138	507122	505921	505089	165955	55089	25262	15131	18584	260
508170	507149	505943	505108	17502	55108	25271	15136	18591	261
508201	507177	505966	505128	175086	55128	2528	1514	18599	262
508232	507204	505989	505147	175151	55147	25289	15145	19506	263
508264	507231	506012	505167	175216	55167	25297	15149	19513	264
508295	507259	506035	505187	175281	55187	25306	15153	19520	265
508326	507286	506057	505206	175346	55206	25315	15158	19528	266
508358	507314	506080	505226	175412	55226	25323	15162	19535	267
508389	507341	506103	505245	175477	55245	25332	15166	19542	268
508420	507368	506126	505265	175542	55265	25341	15171	19549	269
508451	507396	506148	505284	175607	55284	25349	15175	19557	270
508483	507423	506171	505304	175672	55304	25358	15179	19564	271
508514	507451	506194	505324	175738	55324	25367	15184	19571	272
508545	507478	506217	505343	175803	55343	25376	15188	19578	273
508577	507505	506239	505363	175868	55363	25384	15192	19586	274
508608	507533	506262	505382	175933	55382	25393	15197	19593	275
508639	507560	506285	505402	175998	55402	25402	15201	20500	276
508671	507588	506308	505421	185064	55421	2541	15205	20507	277
508702	507615	506331	505441	185129	55441	25419	1521	20515	278
508733	507642	506353	505461	185194	55461	25428	15214	20522	279
508764	507670	506376	505480	185259	55480	25436	15218	20529	280
508796	507697	506399	505500	185325	55500	25445	15223	20536	281
508827	507724	506422	505519	18539	55519	25454	15227	20544	282
508858	507752	506444	505539	185455	55539	25463	15232	20551	283
508890	507779	506467	505558	18552	55558	25471	15236	20558	284
508921	507807	506490	505578	185585	55578	2548	1524	20565	285
508952	507834	506513	505598	185651	55598	25489	15245	20573	286
508984	507861	506535	505617	185716	55617	25497	15249	20580	287
509015	507889	506558	505637	185781	55637	25506	15253	20587	288
509046	507916	506581	505656	185846	55656	25515	15258	20594	289
509077	507944	506604	505676	185911	55676	25523	15262	21502	290
509109	507971	506627	505695	185977	55695	25532	15266	21509	291
509140	507998	506649	505715	195042	55715	25541	15271	21516	292
509171	508026	506672	505735	195107	55735	2555	15275	21523	293
509203	508053	506695	505754	195172	55754	25558	15279	21531	294
509234	508081	506718	505774	195237	55774	25567	15284	21538	295
509265	508108	506740	505793	195303	55793	25576	15288	21545	296
509297	508135	506763	505813	195368	55813	25584	15292	21552	297
509328	508163	506786	505832	195433	55832	25593	15297	21560	298
509359	508190	506809	505852	195498	55852	25602	15301	21567	299
509390	508217	506831	505871	195563	55871	2561	15305	21574	300

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	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, pôneiro, 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\$971	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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, 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	
					Boi, vaca, cavalo, garrano, pótro, mular ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		
509422	508245	506854	505891	195629	55891	25619	1531	21581	301
509453	508272	506877	505911	195694	55911	25628	15314	21588	302
509484	508300	506900	505930	195759	5593	25637	15319	21596	303
509516	508327	506923	505950	195824	5595	25645	15323	22503	304
509547	508354	506945	505969	19589	55969	25654	15327	22510	305
509578	508382	506968	505989	195955	55989	25663	15332	22517	306
509610	508409	506991	506008	20502	65008	25671	15336	22525	307
509641	508437	507014	506028	205085	65028	2568	1534	22532	308
509672	508464	507036	506048	20515	65048	25689	15345	22539	309
509703	508491	507059	506067	205216	65067	25697	15349	22546	310
509735	508519	507082	506087	205281	65087	25706	15353	22554	311
509766	508546	507105	506106	205346	65106	25715	15358	22561	312
509797	508574	507128	506126	205411	65126	25724	15362	22568	313
509829	508601	507150	506145	205476	65145	25732	15366	22575	314
509860	508628	507173	506165	205542	65165	25741	15371	22583	315
509891	508656	507196	506185	205607	65185	2575	15375	22590	316
509923	508683	507219	506204	205672	65204	25758	15379	22597	317
509954	508711	507241	506224	205737	65224	25767	15384	23504	318
509985	508738	507264	506243	205802	65243	25776	15388	23512	319
510016	508765	507287	506263	205868	65263	25784	15392	23519	320
510048	508793	507310	506282	205933	65282	25793	15397	23526	321
510079	508820	507332	506302	205998	65302	25802	15401	23533	322
510110	508847	507355	506322	215063	65322	25811	15406	23541	323
510142	508875	507378	506341	215129	65341	25819	1541	23548	324
510173	508902	507401	506361	215194	65361	25828	15414	23555	325
510204	508930	507424	506380	215259	6538	25837	15419	23562	326
510236	508957	507446	506400	215324	6540	25845	15423	23570	327
510267	508984	507469	506419	215389	65419	25854	15427	23577	328
510298	509012	507492	506439	215455	65439	25863	15432	23584	329
510329	509039	507515	506459	21552	65459	25871	15436	23591	330
510361	509067	507537	506478	215585	65478	2588	1544	23599	331
510392	509094	507560	506498	21565	65498	25889	15445	24506	332
510423	509121	507583	506517	215715	65517	25898	15449	24513	333
510455	509149	507606	506537	215781	65537	25906	15453	24520	334
510486	509176	507628	506556	215846	65556	25915	15458	24528	335
510517	509204	507651	506576	215911	65576	25924	15462	24535	336
510549	509231	507674	506596	215976	65596	25932	15466	24542	337
510580	509258	507697	506615	225041	65615	25941	15471	24549	338
510611	509286	507720	506635	225107	65635	2595	15475	24557	339
510642	509313	507742	506654	225172	65654	25958	15479	24564	340
510674	509340	507765	506674	225237	65674	25967	15484	24571	341
510705	509368	507788	506693	225302	65693	25976	15488	24578	342
510736	509395	507811	506713	225368	65713	25985	15493	24586	343
510768	509423	507833	506733	225433	65733	25993	15497	24593	344
510799	509450	507856	506752	225498	65752	35002	15501	25500	345
510830	509477	507879	506772	225563	65772	35011	15506	25507	346
510862	509505	507902	506791	225628	65791	35019	1551	25515	347
510893	509532	507924	506811	225694	65811	35028	15514	25522	348
510924	509560	507947	506830	225759	6583	35037	15519	25529	349
510955	509587	507970	506850	225824	6585	35045	15523	25536	350

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneo, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	
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 quilogramasBase 30.^a

Animais

Por cabeça

Vagão completo

Distâncias quilométricas

1.^a classe 2.^a classe 3.^a classe 4.^a classe

Veículos, aeroplanos,
balões dirigíveis,
e embarcações
Por tonelada

Búf, vaca,
cavalo, garrano,
pótro, mular
ou jumento

Vitela
ou
porco

Carneiro, ovelha,
chibo, cabra,
cabrito, cordeiro
ou leitão

310987	309614	307993	306870	223889	6387	33054	13527	25343	351
311018	309642	308016	306889	223954	63889	33063	13532	25351	352
311049	309669	308038	306909	23302	63909	33072	13536	25358	353
311081	309697	308061	306928	233085	63928	3308	1354	25365	354
311112	309724	308084	306948	233150	63948	33089	13545	25372	355
311143	309751	308107	306967	233215	63967	33098	13549	25380	356
311175	309779	308129	306987	23328	63987	33106	13553	25387	357
311206	309806	308152	307007	233346	73007	33115	13558	25394	358
311237	309834	308175	307026	233411	73026	33124	13562	26301	359
311268	309861	308198	307046	233476	73046	33132	13566	26309	360
311300	309888	308220	307065	233541	73065	33141	13571	26316	361
311331	309916	308243	307085	233607	73085	3315	13575	26323	362
311362	309943	308266	307104	233672	73104	33159	1358	26330	363
311394	309970	308289	307124	233737	73124	33167	13584	26338	364
311425	309998	308312	307144	233802	73144	33176	13588	26345	365
311456	310025	308334	307163	233867	73163	33185	13593	26352	366
311488	310053	308357	307183	233933	73183	33193	13597	26359	367
311519	310080	308380	307202	233998	73202	33202	13601	26367	368
311550	310107	308403	307222	243063	73222	33211	13606	26374	369
311581	310135	308425	307241	243128	73241	33219	1361	26381	370
311613	310162	308448	307261	243193	73261	33228	13614	26388	371
311644	310190	308471	307281	243259	73281	33237	13619	26396	372
311675	310217	308494	307300	243324	7330	33246	13623	27303	373
311707	310244	308516	307320	243389	7332	33254	13627	27310	374
311738	310272	308539	307339	243454	73339	33263	13632	27317	375
311769	310299	308562	307359	243519	73359	33272	13636	27325	376
311801	310327	308585	307378	243585	73378	3328	1364	27332	377
311832	310354	308608	307398	24365	73398	33289	13645	27339	378
311863	310381	308630	307418	243715	73418	33298	13649	27346	379
311894	310409	308653	307437	24378	73437	33306	13653	27354	380
311926	310436	308676	307457	243846	73457	33315	13658	27361	381
311957	310463	308699	307476	243911	73476	33324	13662	27368	382
311988	310491	308721	307496	243976	73496	33333	13667	27375	383
312020	310518	308744	307515	253041	73515	33341	13671	27383	384
312051	310546	308767	307535	253106	73535	33350	13675	27390	385
312082	310573	308790	307555	253172	73555	33359	1368	27397	386
312114	310600	308812	307574	253237	73574	33367	13684	28304	387
312145	310628	308835	307594	253302	73594	33376	13688	28312	388
312176	310655	308858	307613	253367	73613	33385	13693	28319	389
312207	310683	308881	307633	253432	73633	33393	13697	28326	390
312239	310710	308904	307652	253498	73652	33402	13701	28333	391
312270	310737	308926	307672	253563	73672	33411	13706	28341	392
312301	310765	308949	307692	253628	73692	3342	1371	28348	393
312333	310792	308972	307711	253693	73711	33428	13714	28355	394
312364	310820	308995	307731	253758	73731	33437	13719	28362	395
312395	310847	309017	307750	253824	7375	33446	13723	28370	396
312427	310874	309040	307770	253889	7377	33454	13727	28377	397
312458	310902	309063	30778	253954	73789	33463	13732	28384	398
312489	310929	309086	307809	263019	73809	33472	13736	28391	399
312520	310956	309108	307828	263084	73828	3348	1374	28398	400

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações — Por tonelada — Transportes fúnebres — Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, cavalo, garrano, pôneo, muar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	
401	7596	6519	4543	1521	505526	155916	75074	35537	585947
402	7598	6521	4544	1521	505652	155955	75091	35546	595094
403	8500	6523	4545	1521	505778	155995	75109	35554	595241
404	8502	6524	4546	1522	505904	165035	75127	35563	595388
405	8504	6526	4547	1522	51503	165074	75144	35572	595535
406	8506	6527	4548	1522	515156	165114	75162	35581	595682
407	8508	6529	4549	1523	515282	165154	75179	3559	595829
408	8510	6530	4550	1523	515408	165194	75197	35599	595976
409	8512	6532	4551	1523	515534	165233	75215	35607	605123
410	8514	6533	4553	1523	51566	165273	75232	35616	60527
411	8516	6535	4554	1524	515786	165313	7525	35625	605417
412	8518	6536	4555	1524	515912	165352	75268	35634	605564
413	8520	6538	4556	1524	525038	165392	75285	35643	605711
414	8522	6540	4557	1525	525164	165432	75303	35651	605858
415	8524	6541	4558	1525	52529	165471	75321	3566	615005
416	8526	6543	4559	1525	525416	165511	75338	35669	615152
417	8528	6544	4560	1526	525542	165551	75356	35678	615299
418	8530	6546	4561	1526	525668	16559	75374	35687	615446
419	8532	6547	4562	1526	525794	16563	75391	35696	615593
420	8534	6549	4564	1526	52592	16567	75409	35704	61574
421	8536	6550	4565	1527	535046	165709	75426	35713	615887
422	8538	6552	4566	1527	535172	165749	75444	35722	625034
423	8540	6553	4567	1527	535298	165789	75462	35731	625181
424	8542	6555	4568	1528	535424	165829	75479	3574	625328
435	8544	6556	4569	1528	53555	165868	75497	35749	625475
426	8546	6558	4570	1528	535676	165908	75515	35757	625622
427	8548	6560	4571	1529	535802	165948	75532	35766	625769
428	8550	6561	4572	1529	535928	165987	7555	35775	625916
429	8552	6563	4573	1529	545054	175027	75568	35784	635063
430	8554	6564	4575	1529	54518	175067	75585	35793	63521
431	8556	6566	4576	1530	545306	175106	75603	35801	635357
432	8558	6567	4577	1530	545432	175146	7562	3581	635504
433	8560	6569	4578	1530	545558	175186	75638	35819	635651
434	8562	6570	4579	1531	545684	175225	75656	35828	635798
435	8564	6572	4580	1531	54581	175265	75673	35837	635945
436	8566	6573	4581	1531	545936	175305	75691	35846	645092
437	8568	6575	4582	1532	555062	175345	75709	35854	645239
438	8570	6577	4583	1532	555188	175384	75726	35863	645386
439	8572	6578	4584	1532	555314	175424	75744	35872	645533
440	8574	6580	4586	1532	55544	175464	75762	35881	64568
441	8576	6581	4587	1533	555566	175503	75779	3589	645827
442	8578	6583	4588	1533	555692	175543	75797	35898	645974
443	8580	6584	4589	1533	555818	175583	75815	35907	655121
444	8582	6586	4590	1534	555944	175622	75832	35916	655268
445	8584	6587	4591	1534	56507	175662	7585	35925	655415
446	8586	6589	4592	1534	565196	175702	75867	35934	655562
447	8588	6590	4593	1535	565322	175741	75885	35943	655709
448	8590	6592	4594	1535	565448	175781	75903	35951	655856
449	8592	6594	4596	1535	565574	175821	7592	3596	665003
450	8594	6595	4597	1535	56570	175861	75938	35969	66515

De		PEQUENA VELOCIDADE								Distâncias quilométricas
a	Mercadorias				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada	Animais				
	Cada 10 quilogramas					Por cabeça		Vagão completo		
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe		Boi, vaca, cavalo, garrano, pôro, mular ou jumento	Vitela ou porco		Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão	
	12552	110984	09131	07848	2615	7848	3489	1745	2906	401
	12583	111011	09154	07868	26215	7868	3498	1749	2913	402
	12614	111039	09177	07887	2628	7887	3507	1754	2920	403
	12646	111066	09200	07907	26345	7907	3515	1758	2927	404
	12677	111093	09222	07926	26411	7926	3524	1762	2935	405
	12708	111121	09245	07946	26476	7946	3533	1767	2942	406
	12740	111148	09268	07965	26541	7965	3541	1771	2949	407
	12771	111176	09291	07985	26606	7985	355	1775	2956	408
	12802	111203	09313	08005	26671	8005	3559	178	2964	409
	12833	111230	09336	08024	26737	8024	3567	1784	2971	410
	12865	111258	09359	08044	26802	8044	3576	1788	2978	411
	12896	111285	09382	08063	26867	8063	3585	1793	2985	412
	12927	111313	09405	08083	26932	8083	3594	1797	2993	413
	12959	111340	09427	08102	26997	8102	3602	1801	3000	414
	12990	111367	09450	08122	27063	8122	3611	1806	3007	415
	13021	111395	09473	08142	27128	8142	362	181	3014	416
	13053	111422	09496	08161	27193	8161	3628	1814	3022	417
	13084	111450	09518	08181	27258	8181	3637	1819	3029	418
	13115	111477	09541	08200	27323	820	3646	1823	3036	419
	13146	111504	09564	08220	27389	822	3654	1827	3043	420
	13178	111532	09587	08239	27454	8239	3663	1832	3051	421
	13209	111559	09609	08259	27519	8259	3672	1836	3058	422
	13240	111586	09632	08279	27584	8279	3681	1841	3065	423
	13272	111614	09655	08298	2765	8298	3689	1845	3072	424
	13303	111641	09678	08318	27715	8318	3698	1849	3080	425
	13334	111669	09701	08337	2778	8337	3707	1854	3087	426
	13366	111696	09723	08357	27845	8357	3715	1858	3094	427
	13397	111723	09746	08376	2791	8376	3724	1862	3101	428
	13428	111751	09769	08396	27976	8396	3733	1867	3109	429
	13459	111778	09792	08416	28041	8416	3741	1871	3116	430
	13491	111806	09814	08435	28106	8435	375	1875	3123	431
	13522	111833	09837	08455	28171	8455	3759	188	3130	432
	13553	111860	09860	08474	28236	8474	3768	1884	3138	433
	13585	111888	09883	08494	28302	8494	3776	1888	3145	434
	13616	111915	09905	08513	28367	8513	3785	1893	3152	435
	13647	111943	09928	08533	28432	8533	3794	1897	3159	436
	13679	111970	09951	08553	28497	8553	3802	1901	3167	437
	13710	111997	09974	08572	28562	8572	3811	1906	3174	438
	13741	112025	09997	08592	28628	8592	382	191	3181	439
	13772	112052	10019	08611	28693	8611	3828	1914	3188	440
	13804	112079	10042	08631	28758	8631	3837	1919	3196	441
	13835	112107	10065	08650	28823	865	3846	1923	3203	442
	13866	112134	10088	08670	28889	867	3855	1928	3210	443
	13898	112162	10110	08690	28954	869	3863	1932	3217	444
	13929	112189	10133	08709	29019	8709	3872	1936	3225	445
	13960	112216	10156	08729	29084	8729	3881	1941	3232	446
	13992	112244	10179	08748	29149	8748	3889	1945	3239	447
	14023	112271	10201	08768	29215	8768	3898	1949	3246	448
	14054	112299	10224	08787	2928	8787	3907	1954	3254	449
	14085	112326	10247	08807	29345	8807	3915	1958	3261	450

GRANDE VELOCIDADE

Distâncias quilométricas	GRANDE VELOCIDADE								
	Passageiros			Cães — Cada um	Bases 10. ^a e 15. ^a — Veículos, aeroplanos, balões dirigíveis e embarcações Por tonelada — Transportes fúnebres Por vagão	Animais			
	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe			Por cabeça			Vagão completo
						Boi, vaca, garrano, pôneio, 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

a

PEQUENA VELOCIDADE

Mercadorias Cada 10 quilogramas				Base 30. ^a Veículos, aeroplanos, 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	
					B.o, vaca, cavalo, garrano, pôtro, muiar ou jumento	Vitela ou porco	Carneiro, ovelha, chibo, cabra, cabrito, cordeiro ou leitão		
§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 PUBLICO

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.º n.º 1:410

O Engenheiro-Director
Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

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 (te- lhas ou telhões)	5	1. ^a	—

Lisboa, 10 de Setembro de 1913.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

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	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis
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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

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 Caceres 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 minimo de 50 quilogramas, ou pagando como tal

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

Via Madrid-Delicias — Valencia d'Alcantara

PREÇOS POR TONELADA

TRAJECTOS	DESTINOS			
	Lisboa		Porto-Campanhã	
	(Cais dos Soldados e Alcantara-Terra ou Mar)			
	Escudos	Pesetas	Escudos	Pesetas
Desde a procedencia 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\$47,4	23,19
Total	10\$93,5	60,75	12\$33,0	68,50

Condições

- 1.ª — 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 sêlo e assistencia para o Governo Português e os impostos para o Governo Es-panhol ;
 - d) — Os direitos de aviso de chegada para a Companhia Portuguesa.

2.ª — Os transportes efectuados ao abrigo desta tarifa ficam isentos do pagamento de despesas de evolu-ções e manobras no percurso português.

3.^a — 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 despesas accessorias desta Companhia.

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

5.^a — 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 indenisação alguma.

6.^a — 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 indenisação superior a:

EM ESPANHA

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

EM PORTUGAL

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

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

7.^a — 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.^a — 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 economica que a de outras tarifas applicaveis 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.^a — A presente tarifa será applicada de officio a 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 applicação doutra.

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

Operações e formalidades aduaneiras

Para a applicação 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 despesas 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 responsabilizando 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 atrazo e por vagão.

Na fronteira portugêsa. — Para esta Companhia, o que corresponder com sujeição ao que estipula a sua tarifa de despesas accessorias.

As remessas deverão ser acompanhadas de 3 exemplares da **Declaração** para as alfandegas, para observancia 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 consignatarios todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissão ou dúvida que se produza ou suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e seus anexos.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrazos, despesas, multas, etc., que se produzam nas alfandegas portugêsa 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 applicavel 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
Arcos
Santa Maria 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 Publico**AVEIRO-CANAL — ABERTURA Á EXPLORAÇÃO PROVISORIA**

Desde a data do presente, será facultada ao serviço publico, nas condições neste 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.

Pódem 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 neste 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:

- a) 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;
 - b) A carga dos vagões será feita por gente, conta e risco dos expedidores e dentro dos prazos neste Aviso fixados;
 - c) A Companhia colocará os vagões vãos 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 \$25 por tonelada, com sujeição ao minimo de 2\$50 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 — Regularisação 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 regularisação 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 accessorios.

Em tudo que não seja contrario ás disposições do presente, ficam em vigôr 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

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita