

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 27.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 de Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 634

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 Exercito

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

LISBOA, 15 de Maio de 1914

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

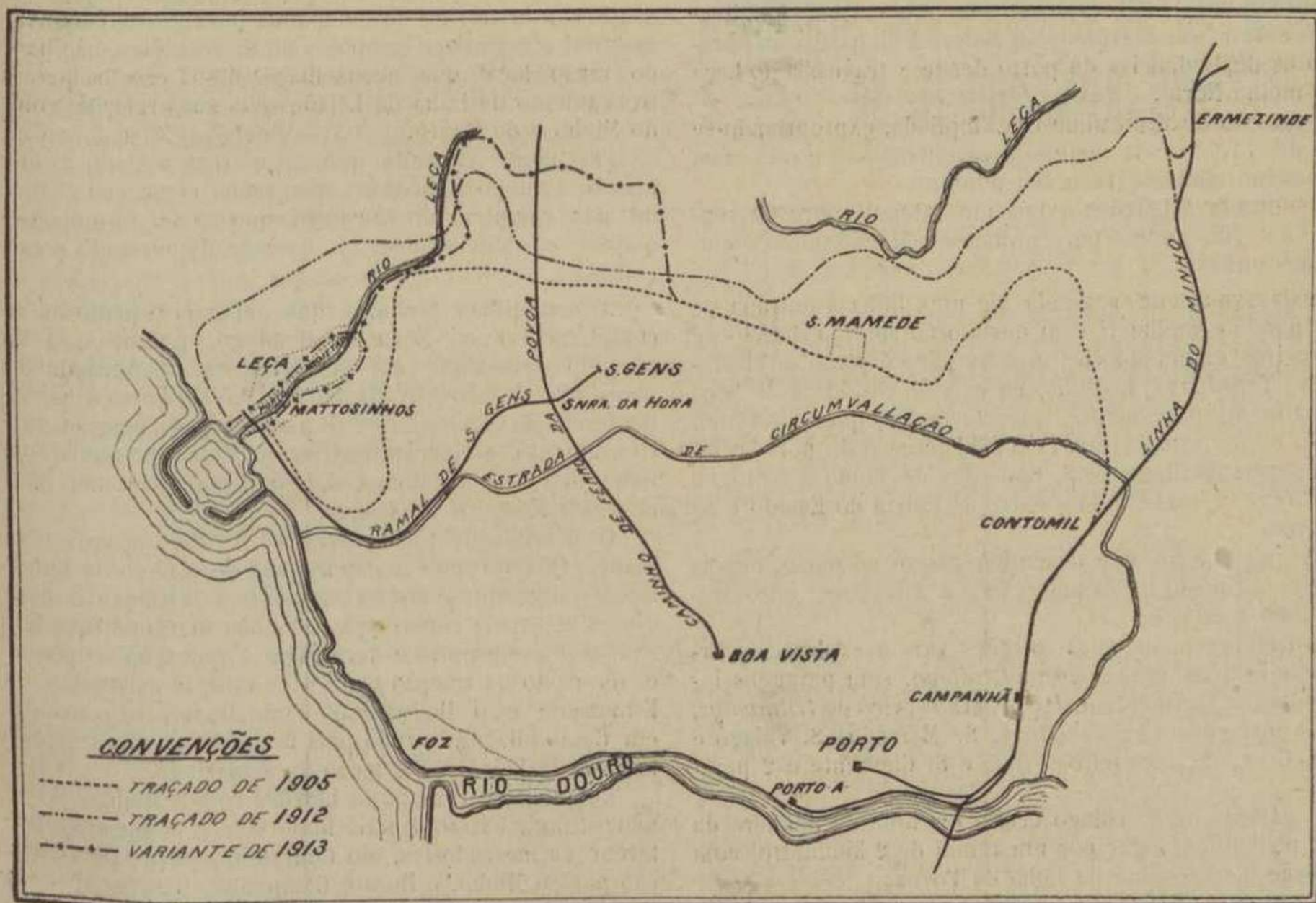
**Minho e Douro.** — Tarifa especial n.º 13 (P. V.): Transporte de gado.

**Companhia Portuguesa.** — Tarifa especial n.º 16 (G. V.): Viagens de recreio. — Tarifa especial interna n.º 24 (G. V.): Transporte de agua potavel, fructas, etc. — Tarifa especial interna n.º 16: Transporte de barcos, aeroplanos, etc.

## SUMMARY

Ligações ferro-viarias de Leixões, illustrado, por J. Fernando de Sousa. 145  
Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1911, por Mello de Mattos. 147

Parte Official.—Ministerios do Fomento e das Colonias.....	149
Grande rede de tremvias.....	150
Historia da Medicina em Portugal, pelo Dr. Carlos da Silva.....	151
Publicações recebidas.....	151
Viagens e transportes.....	152
Os electricos em Lisboa.....	153
Os caminhos de ferro em Portugal—IV—por A. O.....	154
O tunnel da Mancha.....	155
Parte financeira.....	155
Carteira dos Accionistas.....	156
Boletim Commercial e Financeiro.....	157
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	157
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	158
Linhas Portuguezas.—Beira-Alta.—Penafiel a Lixa.....	158
Linhas estrangeiras.—Hespanha.—Russia.—França.—China.....	158
O segundo Congresso ferro-viario sul-americano.....	159
Injector d'ar nos cylindros dos automoveis.....	159
Arrematações.....	160
Agenda do Viajante.....	160
Horario dos comboios.....	160



Linhas ferreas do porto de Leixões segundo os projectos de 1905, 1912 e 1913

## Ligações ferro-viarias de Leixões

O dever profissional deve sobrepujar o temor do gesto d'enfado com que os leitores da *Gazeta* devem receber o presente artigo, referente a assumpto por demais versado.

Novo projecto foi apresentado de ligação da linha do Minho com o porto de Leixões, convindo pois tornar conhecidas as suas características.

Inutil é recordar os antecedentes. Nada direi sobre o prolongamento do ramal da Alfandega, para me limitar a dar noticia dos estudos feitos para a ligação de Leixões com a linha do Minho.

Fôra approvado por portaria de 4 de julho de 1905 o projecto da linha de circumvallação, datado de 10 de agosto de 1904 e caracterizado pela ligação de Contumil, estação d'entroncamento e triagem, com a parte sul do porto em Mattozinhos mediante um ultimo troço commum ao prolongamento do ramal da Alfandega. Procurara-se tornar a linha directa para o serviço suburbano do Porto





e evitara-se por um circuito um extenso tunnel no contra-forte do Brasileiro.

A extensão era de 18<sup>km</sup>,6 aproximadamente e o custo para duas vias 608 contos, reduzido a 499 pelo adiamento de parte dos trabalhos da segunda via.

Previra-se uma curta ligação para o Norte, fechando o triângulo para o lado de Ermezinde.

O longo e forçado compasso d'espera, que á realização de tão necessária obra foi superiormente imposto em detrimento dos interesses do Porto, deu lugar a novos estudos relacionados com a organização do projecto Loureiro e Santos Viegas para as obras do porto.

Determinou-se pois, em portaria de 25 de maio de 1911, o estudo da ligação directa com Ermezinde, que na sua memoria Adolpho Loureiro declarou indispensavel (opinião da qual seja-me licito discordar). Quando os estudos estavam encetados, baseando-se no aproveitamento de parte do traçado da linha de circumvallação e atravessando o Leça a 3 kilometros da foz para fugir á escarpa accidentada entre Guifões e Linhares, sobreveiu o alvitre de entrar em Leixões por Leça e incluir no recinto da cidade o porto de Leixões; quiz-se ainda evitar o atravessamento da linha ferrea pelas novas avenidas planeadas em Mattozinhos.

Remodelou-se pois o projecto, cujos trabalhos de campo estavam concluidos; aproveitou-se da directriz estudada sómente até S. Mamede, indo-se por O. e N. para, depois de atravessar o Leça, contornar um vasto amphitheatro e entrar em Leixões pelo Norte. A linha ficaria abraçando as dependencias do porto desde a travessia do Leça até o molhe Norte.

A estação de Ermezinde era ampliada, expropriando-se cerca de 14.000<sup>m</sup>2 de terreno e assentando-se novas vias, que podiam elevar a 14 o seu numero.

A entrada a Leixões exigia um extenso muro de suporte de 760 metros para proteger a linha contra o embate das ondas.

Destacava-se da segunda via uma linha á entrada de Leça para o molhe N com destino ao serviço directo de passageiros e mercadorias e outra para o posto de desinfecção. Terminava a linha na estação marítima de Leça destinada ao movimento, quer terrestre, quer marítimo, directo ou de transmissão, com fácil acesso do porto e independencia da linha de S. Gens das do Minho e Douro, e assegurava a transmissão entre as linhas do Estado e as da Povia.

Os passageiros que desembarcassem no porto, depois de irem ao posto de desinfecção e á Alfandega, encontrariam logo a estação.

Consideravam-se duas secções para a exploração: Ermezinde-Leixões para o grande trafego, sem paragens intermedias, e Campanhã-Leixões para serviço de *trams*, com 4 estações: Aguas-Santas, S. Mamede, S. Thiago e Santa Cruz, 2 apeadeiros: Maia e S. Clemente e 2 paragens.

A estação de S. Thiago ficaria proxima da Senhora da Hora, podendo-se ligar por um ramal de 2 kilometros com a estação d'esse nome na linha da Povia.

O traçado apresentava 10:102 metros em alinhamentos rectos e 7:698 em curvas com o raio minimo de 300<sup>m</sup>.

O Leça era atravessado ao kilometro 13,100, havendo 4:700 metros na margem direita.

O ramal de ligação para o lado do Porto, com um posto de bifurcação ao kilometro 7,030 da linha do Minho, teria 1:036<sup>m</sup>, sendo 536 em alinhamentos rectos e 500 em curvas.

Os primeiros 9 kilometros a partir d'Ermezinde até ao planalto de S. Thiago tinham 3:010 metros em rampa, 3:800 em declive e 2:310 em patamar. A seguir ao patamar de 340 metros no planalto desciam-se 93<sup>m</sup> em 6:250 de declives, havendo ainda 1:590 de patamares. O limite das inclinações era de 15<sup>m</sup>.

Haveria 9 passagens de nivel: 5 superiores e 2 inferiores.

As expropriações eram orçadas em 107 contos, sendo 14:538\$500 de ampliação da estação d'Ermezinde.

Haveria 446:286<sup>m</sup> d'excavações, dos quaes 69:193 em rocha branda e 95:616 em rocha dura. No ramal de ligação havia um excesso de 65:000<sup>m</sup>3 de terras, dos quaes 40:368 iam para os 487:000 de aterros da linha principal e 24:672 para a ampliação da estação de Ermezinde.

Supprimia-se o viaducto de Guifões, previsto no projecto primitivo, a ponte do Leça com 152<sup>m</sup>,30 e viga parabolica de 63,63 de vão theorico e orçada em 55:850\$000.

A entrevia prevista era de 2<sup>m</sup>,50.

A despesa orçada era a seguinte:

Ermezinde-Leixões .. . . . . .	710:418\$
Ramal de ligação .. . . . . .	31:665\$
Ampliação de Ermezinde .. . . .	37:609\$
Total .. . . . . .	779:692\$

Na memoria d'este projecto propugnava-se a sua construção immediata completa com as duas vias e affirmava-se a sua superioridade sobre o projecto de 1904, por evitar a reversão em Contumil, com as consequentes manobras, e encurtar a ligação com Ermezinde.

A estação de Contumil era considerada simplesmente como subsidiaria da de Campanhã para a desavolumar de material e organizar comboios de mercadorias, não havendo razão local que aconselhasse a sua escolha para entroncamento da linha de Leixões nas suas relações com as do Minho e do Douro.

Por muito conceito que me mereça o distincto engenheiro, auctor da memoria que venho recordando, discordo por completo do seu juizo, que ao ser formulado esqueceu os antecedentes da questão, importando pois recordá-los.

A comissão technica que delineou o plano da rede complementar ao Norte do Mondego, renunciou á ligação em Ermezinde em vista da sua inadmissibilidade para linha de circumvallação a 8<sup>km</sup>,5 do Porto e escolheu Contumil ao kilometro 2,5 para a dupla função de entroncamento e estação de triagem, contando ainda com a linha marginal do Douro, Contumil por Gondomar, Entre-rios a Mosteirô ou Aregos.

O decreto de 15 de fevereiro de 1900 approvou esse plano. Quando pois a importancia do trafego da linha do Douro augmente consideravelmente e justifique o dispendio exigido pela construção da linha marginal (que tem o seu trafego proprio e dará logar a redução de percurso e do custo da tracção nas fortes rampas existentes entre Ermezinde e o Douro) todo o movimento se concentrará em Contumil, não sendo pois razoavel a subordinação da ligação de Leixões á estação de Ermezinde.

Emquanto o trafego de Leixões com o Minho e o Douro não attingir extraordinaria importancia, o que é pratico é terem as mercadorias, em Contumil, estação de distribuição para o Minho, o Douro, Campanhã, Gaia e Alfandega. Que importa que as mercadorias que vão para o Norte, ou de lá venham, tenham um percurso supplementar, em confronto com a simplificação do serviço?

Em segunda phase haveria o ramal da ligação directa da linha da circumvallação para o lado de Ermezinde para evitar reversão dispensavel a comboios completos do Minho ou do Douro. Em terem phases de incremento do trafego impunha-se finalmente a segunda via do Douro, representada pela linha marginal como exigem em Contumil.

Outra circumstancia deve ser ainda ponderada. Quando em 1905 foi examinado pelas estações consultivas o projecto da linha de circumvallação, o delegado do Ministerio da Guerra, encarregado da apreciação do traçado,



pôz-lhe por condição indeclinavel o manter-se a linha na margem esquerda do Leça.

Julgo finalmente prematura a construcção immediata da linha para duas vias. Pois o troço Porto-Campanhã ainda hoje é explorado em via simples, apesar de estar assente a segunda via e acaso haverá durante alguns annos intensidade comparavel de circulação na linha de Leixões? Que se façam as expropriações e as alvenarias das obras de arte da segunda via, é admissivel; para o resto dos trabalhos haverá uma anticipação dispensavel de despesas avultadas, que bem podem ser adiadas.

\*

Ultimamente aventou-se o alvitre, na verdade racional, de estabelecer a estação a montante do porto commercial projectado e junto do extremo da doca n.º 2, bifurcando d'ella para um e outro lado as vias de serviço necessarias. Procedeu-se por isso a novo estudo, que está pendente de approvação.

Esse estudo constitue uma variação do projecto de 1904, do qual diverge a partir do perfil 6 do kilometro 8 depois do atravessamento da E. N. 30.

A variante corre para o Norte, passa sob a E. M. de Mattozinhos a Leça de Balio, inflecte-se para O, atravessa superiormente a linha da Povia e vae até o Leça, que acompanha até o topo da doca n.º 2.

Tem uma estação em S. Thiago, o apeadeiro de Lomba e a estação terminus.

A variante tem 3:796 metros em alinhamento recto e 4:624 em curvas de raios entre 250 a 400 metros. Em perfil ha 1:400 metros de patamares e 6:020 em declives com a inclinação maxima de 15 m/m.

As terraplenagens sommam 255:382<sup>m³</sup>, sendo 64:221 de terra franca, 103:612 de terra compacta, 11:580 de rocha branda e 75:968 de rocha dura.

Projectam-se 3 passagens metallicas, sendo 1 inferior e 2 superiores e duas passagens inferiores de alvenaria para caminhos. A alvenaria em muros somma 21:230<sup>m³</sup>, orçada em 23:644\$.

Da estação de Leixões divergem em via dupla as linhas que circumdam o porto, ligadas entre si pelo terceiro lado do triangulo curvilineo para manobras e serviços directos entre os differentes caes e armazens.

Prevêem-se na estação caes cobertos e descobertos de 42×8,55 e 18×12<sup>m</sup>,55 para o serviço local, uma cocheira de machinas, habitação do pessoal, caes de carvão e tomas de agua. A estação está orçada em 57 contos. As expropriações estão orçadas em 48:727\$, ou 6:566\$ por kilometro.

A extensão e custo total da linha constam dos seguintes numeros:

Contumil-Leixões (projecto de 1904) .....	18:601 <sup>m</sup>	608:265\$
Parte substituida pela variante. ....	9:195	357:541\$557
Parte aproveitada.....	9:406	250:723\$443
Variante de 1914.....	7:420	343:932\$
	16:826	591:656\$

O confronto dos successivos projectos elaborados resulta da seguinte nota:

Contumil-Leixões pelo Sul, projecto de 1904 .....	18:601 <sup>m</sup>	608:265\$
Ermezinde-Leixões N, projecto de 1912 .....	17:800	710:418\$
Contumil-Leixões N, projecto de 1913 .....	18:810	676:006\$
Contumil-Leixões L, projecto de 1914 .....	16:826	591:656\$

E' innegavel a preferencia que merece o ultimo traça-

do, que urge executar quanto antes, adiando as terraplenagens e superstructura da segunda via.

Tambem é adavel o ramal de ligação para Ermezinde, para cuja construcção se deve aguardar a conclusão do porto de Leixões.

Ha tantas necessidades para attender, que bem melhor applicação podem ter os recursos que absorveria aquelle ramal. Contumil é a estação de triagem, onde se farão as manobras de composição e decomposição dos comboios e a distribuição do material para as differentes direcções.

Oxalá que se quebre enfim o encanto e que se ligue a linha do Minho com o porto de Leixões antes de mais nada e sem esperar as obras do porto.

Emquanto a estas, impõe-se a previa expropriação integral dos terrenos precisos, embora a execução das obras seja fraccionada.

A demora havida deu logar á appareição do projecto Loureiro, a cuja revisão se procedeu já e a novos estudos com ella conjugados, que aperfeiçoaram o traçado. Todas as hypotheses foram já consideradas. Chegou pois a hora da realização de uma linha classificada ha 14 annos e que ha-de exercer benefico influxo na economia da capital do Norte e das linhas que a servem.

J. Fernando de Sousa.

## Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1911

(385.08) + (44)

Chegou agora ao nosso poder a estatistica das linhas ferreas de interesse local e tremvias de França relativa a 1911.

E' como os volumes antecedentes de que demos noticia, um bello in-4.º com perto de 900 paginas, admiravelmente impresso, em que os algarismos se destacam, e que, a despeito do que escreveu em tempos o illustre engenheiro Sr. Fernando de Sousa, mal tem o aspecto carrancudo de uma estatistica.

Distribue-se em 23 quadros estatisticos que fazem parte de tres secções distinctas.

Nas linhas de interesse local, englobando as que dependem das leis de 1865 e de 1889, contava-se a extensão total de 11.751 kilometros, dos quaes 9.617 em exploração.

Nos tremvias a extensão total em 1911 era de 12.055 kilometros dando-se por isso um diminuto accrescimo de 86 kilometros sobre a extensão accusada em 1910.

Em 112 paginas, detalha a situação das linhas de interesse local, por departamento, que já custaram em subvenções 20.606.678 francos 76 centesimos, a que se devem deduzir frs. 355.643, para as linhas argelinas antes que se creasse o orçamento especial da Argelia.

N'essas condições a subvenção kilometrica foi apenas de 850 francos para o total das linhas de interesse local e tremvias.

Passando em claro n'este exame o que se refere a distribuição das linhas pelas empresas que as exploram e outros pormenores que só podem interessar n'um estudo minucioso mais do que n'uma noticia, convem notar que o capital realizado em acções e obrigações para esta rede toda, corresponde a 1.560.861.489 francos ou ao par em contos de reis 280.955.

N'essas condições, o preço kilometrico d'esta rede corresponde a 11.801\$.

Accusando o quadro numero 6 um total de 4.035.967 acções para um capital de 1.005.070.139 francos, conclue-



se que o valor medio de cada acção privilegiada ou ordinaria corresponde a 250 francos, em numeros redondos.

Quanto ás obrigações, o seu numero é de 1.325.420 e o seu valor medio attinge 420 francos.

A divergencia entre o maior valor medio das obrigações, comparado com o das acções, provem de se incluir n'aquellas as privilegiadas, que n'alguns casos chegam a representar 70 por cento do total das acções, com dividendos que attingem o dobro do das ordinarias.

Um dos quadros que maior interesse desperta é o que se refere ás despesas com que concorreram os deportamentos, communas e particulares, o Estado e as companhias actuaes, comparadas com as receitas e despesas.

Vê-se n'aquelle quadro que os caminhos de ferro de via reduzida, regidos pela lei de 12 de julho de 1865, aliás em numero reduzido, dão todos lucros, ao passo que tres linhas de via normal ainda dão prejuizo, com percentagens entre a despesa e a receita equivalentes a 100,3, 162,8 e 211,2.

Ainda na via normal das linhas de interesse local, regidas pela lei de 11 de junho de 1880, se encontra o mais elevado coeeficiente (390,1) nos 5 kilometros da linha de Chars a Marines, que só abriu á exploração em 9 de janeiro de 1914.

Nas linhas do metropolitano de Paris concorreram as companhias com 178.204.586 francos e a cidade com 307.551.323. Contando estas linhas 74 kilometros, vê-se que a despesa kilometrica corresponde a 6.476.745 francos. As receitas totaes subiram a 53.083.222 francos e as despesas a 39.228.849. O coeeficiente de exploração equivale portanto a 73,9, ao passo que na linha electrica norte-sul de Paris ficou em 64,2. N'esta ultima linha, o custo kilometrico foi de 10.394.304 francos, convindo notar que o coeeficiente acabado de apontar ainda descerá por certo quando os 3 kilometros da secção Gare Saint-Lazare-Saint-Ouen e o kilometro da secção de Notre Dame de Lorette-Place-Pigalle estiverem em exploração.

Nos tremvias para viajantes e mercadorias dão prejuizo todas as linhas da companhia dos caminhos de ferro do sul da França, na extensão total de 228 kilometros explorados. A relação entre as despesas e as receitas accusa uma percentagem de 143,2 em media.

No conjuncto porém nos dez annos precedentes, os coeeficientes de exploração dos tremvias de viajantes e mercadorias mal teem variado: 88,3 em 1901; 84,3 em 1905 e 88,3 em 1911.

E' interessante a avaliação dos resultados da exploração das linhas de interesse local, especialmente na comparação decennal.

No metropolitano e norte-sul de Paris, vê-se que de 14 kilometros explorados em 1901 já se contam 66 em 1910 e 85 em 1911. As receitas por kilometro explorado subiram de 607.763 francos em 1901 e a 807.197 em 1904, para ficarem com pequenas oscillações em 704.964 francos em 1911. As despesas de exploração variaram entre 486.409 francos em 1901 até 594.945 em 1904, para descerem a 304.777 em 1907, voltando a subir nos annos das inundações (1908 e 1909) respectivamente a 576.148 e 559.361 francos, ficando em 1911 em 513.181.

Não admira portanto que os coeeficientes de exploração accussem variações desde 80,9 até 41,2 (1903 e 1907).

Mas deixando os valores da exploração, para o que ficarão sem referencia alguns centos de paginas, vejamos o que se refere a instituições de previdencia em favor do pessoal ferro-viario em 31 de dezembro de 1911.

Divide-se este quadro em duas secções, a saber: o instituto das aposentações e os institutos de soccorros.

Seis linhas aproveitam-se das disposições tomadas em favor do pessoal das linhas de interesse geral, no tocante a aposentações. São as de Ligré-Rivière a Richelieu, as de Leste, as economicas, as departamentais, as do sul da França e a de Margaux a Castelnau. Algumas nada descon-

tam aos empregados para as suas aposentações, a linha de Rouen ao Petit-Quevilly não tem caixa especial de aposentação, participando o seu pessoal da dos estabelecimentos *Malétra*; a companhia dos tremvias da Sarthe faz seguros com capital differido. Duas linhas dependem nas suas aposentações da rede do Norte e uma da do Meiodia. Fundos provenientes de juro de legados, reembolsos, titulos amortizados, multas, doativos, etc., apenas se contam em sete linhas e quarenta de entre seis. Possuam capitais no começo de 1910 treze linhas apenas, ficando com dinheiro em caixa dezoito linhas. Esses fundos variam de 1 franco para o caminho do valle de Celles a 208.815 para o Leste de Lyon. O numero dos aposentados é apenas de um nas linhas de Médoc a Castelnau e Etival à Senones, 3 na da Camargue, 4 na Companhia do Mense e 33 na de Leste de Lyon.

O total dos que receberam soccorros nas linhas de interesse local francezas foi de 3.200 pessoas sobre 5.412 contribuintes. Apenas fechou o exercicio com deficit de 747 francos a linha de Morteau a Maiche e Trévillers. A linha que ministrou maior numero de soccorros foi o caminho electrico subterraneo norte-sul de Paris, que figura com 1.006 contribuintes e outros tantos soccorridos.

Em 9.416 kilometros de linhas de interesse local, contam-se 591 em que se não deu accidente algum, isto é, 6 por cento da extensão explorada em media.

O total dos accidentes foi de 2.017, com 295 descarrilamentos, 42 choques e 1.680 accidentes diversos. O total dos viajantes que morreram foi de 16 e o dos feridos 739, ao passo que nos empregados esses numeros são respectivamente 8 e 396. Em resultado da exploração, as mortes e ferimentos foram 3 e 31 para os passageiros e 1 e 41 para os empregados.

Alem dos passageiros e empregados foram victimadas mais 160 pessoas, das quaes morreram 60.

Pondo de parte os accidentes do Metropolitano e da linha electrica subterranea norte-sul de Paris, o numero total das victimas em 1911 foi de 79 mortos, assim como em 1909, anno de maxima mortalidade, mas inferior em ferimentos a 1909 e 1910 e quasi igual ao de 1905.

Nas duas indicadas linhas parisienses é que o numero de feridos quasi duplicou o do anno de 1910, em que se contaram 637 e 1.039 em 1911. De resto, nas linhas parisienses, se os accidentes mortaes só ultrapassaram a dezena em 1907 (11 mortos), os ferimentos teem ido n'um crescendo notavel, como se póde ver da nota seguinte:

1905. ....	192
1906. ....	422
1907. ....	316
1908. ....	467
1909. ....	438
1910. ....	637
1911. ....	1.039

Estes numeros só podem ter valor quando se compararem com o dos passageiros e com o de kilometros percorridos em media ou no total.

Não o faz porém o quadro recapitulativo dos principais documentos estatisticos referentes a 1910 e 1911, em cujo final se acha uma comparação para os dez annos que precederam o de 1910.

Os comprimentos medios explorados nas duas linhas parisienses apontadas, eram 33 kilometros em 1905, ficando em 85 em 1911, sendo 66 em 1910. O percurso total dos comboios subiu successivamente nos termos seguintes nas referidas linhas parisienses:

1905. ....	6.532.594 kilometros
1906. ....	7.673.689 »
1907. ....	8.762.483 »
1908. ....	9.933.391 »
1909. ....	10.713.551 »
1910. ....	11.702.177 »
1911. ....	16.104.205 »



Quanto ao percurso total dos viajantes é impossível avaliá-lo n'aquellas linhas, conforme o declara a estatística; mas, recorrendo ao quadro recapitulativo N.º 13 em paginas 566, acham-se os numeros totaes seguintes:

1905 .....	178.784.767
1906 .....	201.248.162
1907 .....	239.153.972
1908 .....	282.427.235
1909 .....	314.757.360
1910 .....	317.854.368
1911 .....	428.865.625

Com estes valores póde formular-se o quadro seguinte de valores e percentagens crescentes de anno para anno:

Anno	Augmento kilo- metro percorrido	Perce- tagem	Augmento do nu- mero de passageiros	Perce- tagem	Augmen- to do n.º de feri- mentos	Per- centa- gem
1906	1.141.095	17	22.463.395	13	230	120
1907	1.088.794	14	37.905.810	18	-106	25
1908	1.230.908	15	43.273.263	18	151	48
1909	720.160	7	32.330.125	12	-29	6
1910	988.626	1	3.097.008	1	199	45
1911	4.402.028	38	111.011.257	35	402	63

Este quadro dá a perceber que o augmento dos accidentes provem entre outras causas da affluencia de passageiros, accrescendo que a maioria das victimas devem os desastres á imprudencia.

No emtanto, para que se possa deduzir uma lei, seria necessario que a estatística accusasse com toda a minn-dencia as causas que engloba sob a rubrica de impruden-cia e outras causas.

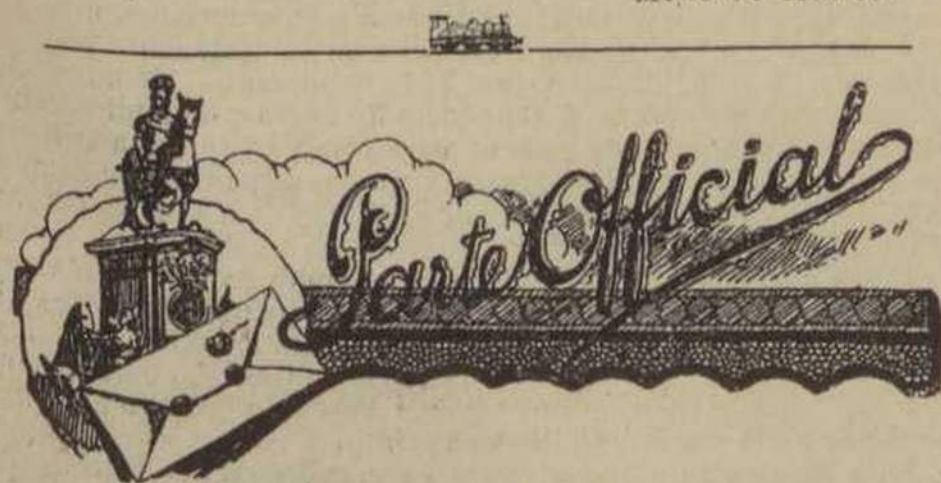
A subordinação ás indicações dos agentes é indispensavel por parte dos passageiros, e as vantagens de tal re-gra mostram-se por exemplo na comparação dos acciden-tes ferro-viarios na Allemanha e na França. O espirito *frondeur* das raças latinas em casos de agglomeração na-da vale ou vale pouquissimo.

No emtanto, se as estatísticas devem ser commenta-das e se a administração se dispensa de o fazer publican-do um grosso volume cheio de algarismos como aquelle de que se tem tentado dar noticia, quem está longe e desconhece pormenores não póde razoavelmente entrar n'essas minucias sobre um livro que no conjuncto repre-senta um trabalho apreciavel.

Pena é que o não completem alguns graphicos, como já principiou fazendo-o a repartição dos caminhos de ferro do Ministerio do Fomento entre nós.

Quando amplie as suas estatísticas a muitos assumptos de exploração e a questões technicas e financeiras que tem posto de parte, será para nós bem mais interessante leitura a das suas estatísticas, do que as de França, a que tantas vezes se tem referido quem isto escreve.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que uma parcela de terreno, sita entre os quilô-metros 86,279 e 86,300 da linha de leste, da Companhia dos Cami-nhos de Ferro Portugueses é considerado terreno sobran-te:

Manda o Governo da República, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a refe-rida Companhia a possa vender livremente.

Paços do Governo da República, em 30 de Abril de 1914. — O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves*.

#### Repartição de Obras Públicas

O Governo da República Portuguesa, a quem foi presente um requerimento da Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa, em que pede que sejam inspecionados vários troços da dita linha, a fim de poderem ser abertos á exploração provisória, de-termina que, para os efeitos da condição 9.ª do respectivo contra-to de concessão, datado de 17 de Dezembro de 1910, uma commis-são composta do engenheiro chefe de 1.ª classe, Augusto César Pais de Faria; do engenheiro chefe de 2.ª classe, Augusto Júlio Bandeira Neiva, e do engenheiro subalterno de 1.ª classe, Alberto Ferreira Craveiro Lopes de Oliveira, proceda desde já á vistoria do troço da dita linha entre Lousada e Longra, ficando encarrega-da de examinar também o troço seguinte até Felgueiras, quando oportunamente estiverem concluídos os respectivos trabalhos de construção.

Paços do Governo da República, em 7 de Maio de 1914. — O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves*.

#### Secretaria Geral

LEI N.º 160

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É prorrogado até 31 de Agosto de 1914 o prazo, á Câmara Municipal de Tomar, para submeter á aprovação do Go-vérno os estudos do caminho de ferro de Paialvo a Tomar, autori-zado por lei de 18 de Julho de 1913.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Os Ministros do Interior e do Fomento a façam imprimir, pu-blicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, e pu-blicada em 13 de Maio de 1914. — *Manuel de Arriaga*—*Bernardino Machado*—*Aquiles Gonçalves*.

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

### Direcção Geral das Colónias

#### 4.ª Repartição

Data de 9 de Agosto de 1905 a construção do caminho de ferro de Mossamedes. Determinado o início dessa construção pela im-periosa necessidade de se facilitar uma acção rápida e decisiva contra os actos de rebeldia praticados por indígenas do Cuamato e do Coanhama desde logo se procurou também utilizar esse ele-mento de progresso e trabalho no desenvolvimento duma vasta região que tinha como natural saída para o mar o pósto de Mos-samedes.

As condições especiais em que tal construção foi iniciada não permitiram que desde o princípio se fizessem todos os reconheci-mentos necessários á fixação definitiva do traçado, ou antes, da rede ferro-viária que, abrindo ao mar pelo pósto de Mossamedes, devia servir a vastissima região da provincia de Angola ao sul do paralelo 14, e á escolha dos pontos da fronteira por onde essa rede iria servir as colónias estrangeiras limítrofes daquela região.

E assim succedeu que, iniciada a construção do primeiro troço daquela rede, desde Mossamedes até próximo da Chela, começa-ram logo as hesitações sobre a forma de vencer o degrau que esta montanha realiza entre a zona marginal e a zona do planalto de Mossamedes, o que tem demorado extraordinariamente o prosse-guimento dos trabalhos e a utilização da parte da linha férrea já construída.

E' indispensável dar um grande passo no sentido de se resol-verem as hesitações actuais e de assentar definitivamente no tra-çado geral da rede ferro-viária do sul de Angola, pelo que isso profundamente interessa ao progresso e desenvolvimento da re-gião e pelo que interessa também ás colónias estrangeiras limítrofes que possa utilizar as facilidades dessa rede para o tráfico do trânsito entre elas e o mar.

Em determinados centros povoados da região ao sul de Ango-la tem-se originado controvérsias acerca do mais conveniente traçado para a citada rede ferro-viária, todos esses centros po-voados pretendendo ser directamente por ela servidos; e ao Mi-nistério das Colónias tem chegado representações, cobertas por numerosas assinaturas, em que o assunto é largamente tratado defendendo-se certas soluções já previstas contra outras que os signatarios repudiam.

Não há ainda hoje qualquer estudo definitivo da citada rede ferro-viária, nem mesmo reconhecimentos suficientes; e é ainda incompleto o conhecimento geral da região pelo que diz respeito ás zonas mais próprias para as explorações agricolas ou pecuárias



pelo que se refere ao valor de possíveis regiões mineralizadas e ainda pelo que interessa à situação das zonas próprias para a fixação da raça branca.

Desconhece-se ainda qual deva ser o mais conveniente traçado das nervuras principais da citada rede que, interessando muito ao fomento da região, sejam as que mais facilidades possam crear ao movimento do trânsito de e para as colónias estrangeiras limitrofes e ainda permitam utilizar em larga escala certas linhas de água navegáveis, naturais vias de comunicação subsidiárias dessa mesma rede.

É esse importante problema que a República deve, quanto antes, solucionar, promovendo o conhecimento desenvolvido do sul de Angola, das possibilidades de êxito de explorações agrícolas e mineiras da região das suas características favoráveis à fixação de emigrantes portugueses nessa parte da provincia que, segundo se pôde supôr, para isso dispõe de magnificas condições naturais, e decidindo desde já sobre qual deve ser o plano da rede ferro-viária que melhor possa fomentar o progresso dessa importante parte da provincia de Angola.

Para os fins indicados: manda o Governo da República Portuguesa o seguinte:

1.º Uma missão de estudos, com a composição abaixo indicada, seguirá urgentemente para o sul de Angola, incumbindo-lhe:

a) Estudar a rede ferro-viária da região da provincia de Angola ao sul do paralelo 14, que deve ter como testa marítima o porto de Mossamedes.

b) Estudar a referida região sobre o ponto de vista da utilização para explorações agrícolas e pecuárias, fazendo os necessários reconhecimentos que possam interessar à carta agrícola da região, à fixação da raça europeia e à determinação das regiões mineralizadas.

2.º No estudo da rede ferro-viária, a missão procurará determinar as duas nervuras principais dessa rede, de Mossamedes à fronteira leste e dum ponto d'esse traçado à região do Humbe, de modo a que se facilite a ligação de Mossamedes às redes ferroviárias das colónias estrangeiras limitrofes.

3.º No estudo do traçado destas duas nervuras principais, destinadas não só a facilitar o desenvolvimento da região sul de Angola mas a ligar com o mar, por uma comunicação rápida e económica, às colónias estrangeiras limitrofes, procurará a missão aliar a possibilidade do mais curto traçado às mais económicas condições de exploração das futuras linhas, de molde a permitir tarifas reduzidas, sobretudo para o transporte de produtos pobres.

4.º No referido estudo, cumprirá a missão atender especialmente aos seguintes pontos, além daqueles que vão mencionados nos números anteriores, nas considerações justificativas desta portaria e nas instruções de detalhe que pela repartição competente do Ministério das Colónias serão formuladas:

a) Os limites máximos admittidos para o perfil longitudinal das nervuras principais da rede e os mínimos raios para as curvas serão os seguintes:

Na linha para a fronteira leste: raio mínimo das curvas 100 metros, rampa máxima 25 m/m e excepcionalmente 30 m/m; e na linha para Humbe: raio mínimo 80 metros e rampa máxima 30 m/m mas procura-se há melhorar tanto quanto possível estas características sem encarecer extraordinariamente o custo da construção;

b) Todos os traçados principais devem ser estudados para a largura de 1<sup>m</sup>,067 de via, embora de principio, e sobretudo na linha para a região de Humbe, se adopte a bitola de 0<sup>m</sup>,60, por ser essa a bitola das linhas alemãs;

c) Juntamente com o estudo da rede ferro-viária, a missão estudará quais as estradas ordinárias a construir e quais as vias fluviais a aproveitar como linhas de comunicação subsidiárias daquela rede.

5.º A missão consultará nos arquivos do Ministério das Colónias, dos governos geral, distritais e mais repartições de Angola, os documentos que lhe possam fornecer elementos preparatórios para os trabalhos que lhe são incumbidos.

6.º O chefe da missão elaborará, todos os meses, um resumido relatório dos trabalhos que, juntamente com os relatórios mensais dos diferentes técnicos da missão, enviará ao governador geral de Angola, por intermédio do governador do distrito respectivo ao mesmo tempo que remeterá directamente um duplicado ao Ministério das Colónias.

7.º A Direcção Geral das Colónias fará elaborar as instruções especiais que além do determinado nesta portaria deverão regular os trabalhos da missão.

8.º A missão de estudos criada por esta portaria, terá a composição seguinte:

Um engenheiro de obras públicas, chefe da missão;

Um engenheiro de minas;

Um medico;

Um agricultor diplomado.

O pessoal técnico subalterno e pessoal auxiliar que fôr indispensável.

9.º O pessoal técnico subalterno e o pessoal auxiliar será requisitado pelo chefe da missão escolhido de preferência entre o pessoal ao serviço da colónia.

10.º O pessoal será contratado pelo tempo necessário para o

cumprimento desta missão, nas condições em que pessoal de igual categoria o tem sido para a provincia de Moçambique.

11.º O pessoal contratado na metrópole e que não pertença ao quadro da colónia, poderá, durante a época das chuvas, se nisso houver vantagem para o Estado, recolher a Lisboa onde será utilizado em trabalhos de gabinete.

12.º Todo o pessoal que servir nesta missão terá preferência na preenchimento dos lugares dos quadros, eventual ou permanente, que vierem a organizar-se para a construção ou fiscalização e exploração desta rede ferro-viária, tendo-se em vista a competência e zelo de que tiver dado provas e terá os mesmos direitos quanto a passagens, ajudas de custo e adeantamentos que o pessoal de igual categoria nomeado para o serviço das colónias.

13.º O pagamento de todas as despesas da missão, quer de pessoal, quer de material, deve ser feito pelo fundo do Caminho de Ferro de Mossamedes.

14.º As tesourarias de Mossamedes e Huila deverão estar sempre habilitadas com os fundos precisos para estes pagamentos.

Paços do Governo da República, em 30 de Abril de 1914. — O Ministro das Colónias, *Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.



## Grande rede de tremvias

Com estylizado preambulo justificativo publicaram as folhas diarias a noticia de que uma proposta vae ser apresentada ao Governo para o estabelecimento d'uma rede de tremvias electricos por todo o paiz, ligando numerosas cabeças de concelho entre si e com as estações de caminhos de ferro que mais proximas lhes fiquem.

Já se vê que o nosso jornal, dedicado á industria ferroviaria, não pôde deixar de registrar, com sympathica attenção, um emprehendimento de tal magnitude, que viria promover um forte desenvolvimento na vida e prosperidade das villas e cidades afastadas dos beneficios e do gozo da viação accelerada.

Bom será, pois, que o proponente, que se diz ser o Sr. Manuel Alves do Rio, empregado publico aposentado, segundo vimos no *Annuario Commercial*, leve avante a sua grandiosa iniciativa.

Mas, justamente pela grandiosidade da tentativa e pelos conhecimentos que temos do meio em que ella terá que effectivar-se, não podemos deixar de pôr de reserva as crenças na sua realização.

Justificando a sua proficuidade o *Diario de Noticias*, entre outros argumentos, diz:

«Assim, no districto de Aveiro, Arouca, séde d'um concelho com uma superficie de 308,80 hectares e uma população de 16.700 habitantes, com uma consideravel producção de vinho, azeite, cereaes e madeira, está distante da estação do caminho de ferro de Oliveira de Azemeis, a mais proxima, nada menos de 28 kilometros e da de Aveiro 48 kilometros.

Mertola, no districto de Beja, com uma superficie de 1326,70 e uma população de 18.576 habitantes, com minas de cobre, manganéz e outros metaes, com excellente carvão vegetal e com tres fontes sulphurosas, dista 52 kilometros da estação de Beja.

No districto de Lisboa, encontra-se a villa de Sines, que, por um projecto de lei, vae em breve ser transformada em cabeça de concelho. A villa, por si só, tem 4.010 habitantes, é abundantissima de excellente peixe, é abundante de vinho e de muitos generos agricolas; cria muito gado vaccum e lanigero, e, nos arredores, ha muita caça. A praia de Sines é uma das melhores para banhos. Em Sines, trabalham algumas fabricas de cortiça onde se empregam centenas de operarios. Pois bem, sabe o leitor qual a distancia mais curta da primeira estação de caminho de ferro? Nada menos de 110 kilometros, isto é, vinte e duas leguas. Ha mezes, Sines ainda tinha com o mundo uma communicação mais rapida, mas o novo contracto com a Empresa de Navegação para os portos do Algarve, dispensa os vapores d'esta, de tocarem alli, porque a carreira não dava lucro sufficiente.

A antiquissima villa de Montalegre, cabeça d'um concelho de 20.396 habitantes, com um apreciavel commercio de gado bovino, manteiga, ovos, centeio e linho, está distante da estação de Braga que é a mais proxima, nada menos de 100 kilometros.

Em idênticas condições se encontram numerosissimas sédes de concelho, como por exemplo Celorico de Basto, a 49 km. de Cahi-de; Mogadouro, a 50 km. de Macedo de Cavalleiros; Idanha-a-Nova, a 70 km. de Paialvo; Aljezur, a 54 km. de Portimão; Pedro-gam Grande, a 64 km. de Pombal; S. Tiago de Cacem, a 86 km. de Poceirão; Moimenta da Beira, a 47 km. da Regoa».



Este postulado parece-nos que prova de mais. Effectivamente, se tomamos Sines como exemplo, vemos que, apesar da importancia das suas fabricas, da sua população fabril, da sua pesca, da excellencia da sua praia, o movimento de exportação de passageiros e mercadorias não permittiu a manutenção de uma escala semanal de vapores que bem pouco encargo representaria por elles passarem á vista do seu porto. Como se justifica, pois a construção de 110 kilometros de via electrica ou melhor, 102 kilometros a Poceirão ou 114 a Setubal?

E como se pôde crer que haja quem pense em construir uma tão longa linha, que em pouco tempo ficaria inutil, por estar em construção a linha do valle do Sado, que, servindo Alcacer do Sal e Grandola, a inutilizaria na maior parte?

Segundo as mesmas noticias o proponente daria ao Estado 5 % das receitas e dois logares nos conselhos d'administração e fiscal e pedir-lhe-hia em troca a concessão por 79 annos, com os direitos de:

1.º—Construir em todas as estradas e caminhos que escolhesse, as linhas electricas com todas as suas partes, desde o conductor com os seus postes, aos carris em que circulariam os carros;

2.º—Fazer expropriar, por utilidade publica, nos termos legais, os terrenos e edificações de que carecesse para o exclusivo fim da sua exploração;

3.º—Isenção de direitos alfandegarios para o material destinado ao mesmo fim, comprehendendo material de via, telephonico e material circulante;

4.º—Aproveitar as fontes de energia das quedas d'agua que explorasse, sem prejuizo de terceiros.

Uma pergunta occorre: a concessão que se pretende seria com exclusivo? Naturalmente ninguém iria empregar quantiosos capitães n'uma empresa, para, n'um ou n'outro ponto—e poderia ser em muitos e os principaes—ver concorrenciado o seu serviço por outras linhas, em competencia, no mesmo trajecto. Logo a concessão pedida não é mais que o alargamento, a todo o paiz, do monopolio por 79 annos da viação electrica, isto é, a situação de Lisboa ampliada a todas as estradas nacionaes e municipaes, com o pequeno augmento da expropriação por utilidade publica de todos os terrenos e edificios que fossem necessarios á empresa para o seu negocio.

Está-se a ver que era uma venda, disfarçada, de todo o paiz a uma só empresa ou companhia, que bem podia ser estrangeira, e naturalmente o seria, porque difficil é conceber que, entre nós, se encontrem capitães para tão vasto empreendimento.

Decididamente era um bello negocio.

Mas justamente por isso, não passará de um sonho dourado de quem o concebeu. Nem vale a pena consagrar-lhe outra classificação, nem mais espaço em analyse.



## Historia da Medicina em Portugal

A revista internacional «Scientifica» que se publica em Paris, 12, rua François Millet, publicou um interessantissimo artigo do illustre professor do Porto, Sr. J. A. Pires de Lima, intitulado «La Médecine au Portugal L'enseignement médical et l'assistance publique à Porto. Evolution, état actuel».

N'este artigo, o auctor, fazendo uma resenha historica sobre a nossa nacionalidade, mostra como desde os primeiros tempos da nossa constituição como paiz independente houve quem se interessasse pelos estudos medicos, indo aos paizes estrangeiros estudar, até que tiveram aqui culto condigno nos fins do seculo XIII, na fundação da Universidade de Coimbra por D. Diniz. Salienta os nomes de tantos Portuguezes que se tornaram notaveis, mesmo em terras estrangeiras, desde esses remotos tempos, a começar em Pedro Hispano, o celebre medico e bispo portuguez que foi feito Papa, e terminando com a fundação da Universidade de Lisboa por D. Diniz.

Mostra como a assistencia publica foi cuidada já desde a idade-media com a fundação de hospitaes e principalmente das Gafarias. E depois mais tarde, no seculo XV, a fundação das Misericordias.

Mais detalhadamente entra depois o professor Pires de Lima no ensino medico do Porto, e sua Eschola de Medicina, os hospitaes, a Misericordia, que é o estabelecimento de assistencia mais importante do paiz e com os maiores recursos, associação medica, imprensa medica, etc.

Felicitemos o illustre professor pelo seu artigo que appellidamos de patriotico, pois por elle mostra ao mundo scientifico medico estrangeiro, como n'este extremo da Europa, este paiz que tão pequeno é na sua extensão territorial continental, tão grande se mostrou sempre em todos os ramos dos empreendimentos humanos, que até na propria sciencia medica deu homens que tiveram nome immortalizado em todo o mundo scientifico, como o de Rodrigo de Castro (1546-1629), Garcia da Horta, Zacuto-Lusitano (1547-1642), Ambrosio Nunes, Ribeiro Sanches, que foi medico na corte Imperial da Russia até 1742, e que depois veio auxiliar o grande marquez de Pombal na reforma da Universidade de Coimbra (1772). Poderia tambem citar, entre outros ainda, o grande medico do seculo XVII, Gabriel da Fonseca, que foi lente da Universidade de Pisa e medico dos papas Innocencio X e Alexandre VII.

Desejariamos que o professor Pires de Lima tivesse continuadores, que enviassem para as revistas scientificas estrangeiras, verdadeiras summulas historicas do que nós valemos e produzimos em tantos dos ramos dos conhecimentos humanos, não só nos tempos idos como na actualidade.

Dr. Carlos da Silva



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Pombos-correios**—(Notas quotidianas) por Alberto d'Oliveira, Livraria Franca Amado, Coimbra—Do nosso distincto consul geral no Brasil, para onde vae brevemente partir, e que é tambem um primoroso poeta e um prosador de fino quilate, recebemos a amavel offerta do seu ultimo livro, com o titulo acima.

*Pombos-correios* é uma collecção de 125 artigos publicados no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, e que o seu auctor teve a boa ideia de compendiar em livro, para nos deliciar com a sua leitura, facil, instructiva, emocionante por vezes, interessante sempre.

É a chronica de todos os factos mundiaes da actualidade compilada dia a dia, apreciada com finissimo criterio e applicado este á benefica influencia que possa ter o reverbero d'esses factos sobre os dois paizes de lingua portugueza.

No perpassar d'estas paginas, no exame d'estes quadros, vibrantes de cor, palpitantes de vida, sentimos no espirito a suggestão de todo o viver e o sentir da Europa, no seu intimo, na sua idiosyncrasia cuja face mais pôde attrahir-nos a attenção pelo que se relacione com o nosso ver ou o nosso sentir.

A miudo transparecem n'essas paginas, notas curiosas sobre a Suissa, paiz que o auctor tão bem conhece do tempo em que alli foi nosso ministro; a cada momento deparamos com paginas consagradas aos principaes vultos da historia contemporanea, entremeadas com a evocação dos nossos grandes homens, das nossas grandes almas e das nossas grandes glorias. E tudo descripto n'um estylo primoroso.

É um livro encantador, este, que não esquece na estante, porque havemos de frequentemente ir folheá-lo, pois a sua leitura dá ao espirito a impressão de um banho de luz e de vida.



# VIAGENS E TRANSPORTES

## Tarifa 24 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores a nova tarifa 24 de g. v. para o transporte de diversos generos frescos, taes como fructas, hortaliças, flôres cortadas, leite, etc., á qual já por mais de uma vez nos referimos quando sabiamos estar para breve a sua apparição.

Esta nova tarifa que é destinada a substituir a que está actualmente em vigor nas linhas da Companhia, deve entrar em applicação a partir do dia 1.º do proximo mez de junho.

Por mais de uma vez tivemos occasião de n'estas columnas nos occuparmos da actual tarifa 24 de g. v., pondo em relevo o importante serviço que ella veio prestar ao publico com o barateamento dos preços de transporte para as fructas, hortaliças e outros generos frescos destinados aos mercados da capital e aos domicilios, e previmos sempre que os grandes beneficios que ella acarretara para os transportes destinados a Lisboa, não tardaria que fossem ampliados a outras cidades. E' essa previsão que hoje vemos já tornada realidade com a publicação da nova tarifa.

Não entraremos no exame minucioso da tarifa porque por ella melhor do que por quaesquer palavras que aqui deixemos escriptas, póde o leitor apreciar dos seus importantes beneficios. Limitar-nos-hemos, pois, a assinalar apenas o que representa a ampliação da actual.

A nova tarifa mantém os preços para Lisboa-Rocio (mercados e domicilios) e estabelece novos preços para Lisboa-Mar para as remessas destinadas a exportação, e para as estações de Santarem, Paialvo, Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Figueira, Leiria, Portalegre, Elvas, Castello-Branco, Covilhã e Guarda, os quaes formados nas mesmas bases dos de Lisboa-Rocio, decrescidos das importancias correspondentes á camionagem, visto que as remessas são entregues nas estações e não nos domicilios, e das despesas de despacho d'alfandega.

Para os novos destinos da tarifa serão admittidas remessas de vagão completo com a carga minima de 5 toneladas ou pagando como tal, devendo as operações de carga e de descarga d'essas remessas ser feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios, não se cobrando por esse motivo os respectivos direitos—10 cent. por tonelada e operação.

Para as remessas com destino a Lisboa-mar, cobrar-se-ha além do preço das tarifas, a taxa de embarque estipulada na tarifa de despesas accessorias—10 cent. por tonelada.

Podem tambem ser feitas por esta tarifa remessas com destino ás estações de Azambuja até Braço de Prata, quando o expedidor o peça por escripto na nota d'expedição, cobrando-se a taxa correspondente á estação mais proxima designada na tarifa, isto é Lisboa-Mar ou Santarem, segundo o sentido do percurso.

Tambem a classificação de mercadorias foi ampliada á azeitona (com ou sem agua) e a tuberas, que não figuravam na antiga tarifa.

Para as remessas que se destinem a estações da linha da Beira Baixa ou que d'ellas procedam e que em virtude do principio estabelecido para o seguimento pela via mais curta, tenham de transitar pelas linhas da Companhia da Beira Alta, applicar-se-ha a tarifa cobrando-se para a Companhia Portuguesa o preço correspondente ao numero de kilometros a percorrer nas suas linhas, mais as despesas de manutenção—40 cent. por tonelada para as remessas

pequenas, ou 20 cent. para as de vagão completo; e para a Beira Alta os seguintes preços por tonelada, nos quaes estão incluídas as despesas accessorias:

Da Pampilhosa á Guarda ou vice-versa—4\$82 para as remessas de detalhes;—4\$55 para as de vagão completo.

Dentro em pouco poderá o publico apreciar as grandes vantagens que a nova tarifa offerece e que está destinada a contribuir poderosamente para o desenvolvimento dos transportes das mercadorias a que attende e portanto ao commercio e augmento de produção das mesmas.

## Tarifa d'excursão em grupos por comboios ordinarios e em comboios especiaes

Entra no proximo dia 1 de junho em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa, a nova tarifa especial n.º 16, grande velocidade, para excursão em grupos pelos comboios ordinarios e em comboios especiaes, destinada a substituir a actual de igual numero, e que sobre esta apresenta novas vantagens, como já tivemos occasião de referir n'um dos nossos ultimos numeros.

Estamos certos de que devido á nova tarifa, as excursões por caminho de ferro hão-de augmentar já este anno sensivelmente.

### Festas da cidade de Santarem

Começam hoje e terminam no dia 19 as grandiosas festas da cidade de Santarem, por motivo das quaes a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes estabeleceu, como já referimos, um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Já hontem, primeiro dia de venda de bilhetes d'este serviço accorreu grande numero de pessoas ás bilheteiras de Lisboa-Rocio a munir-se de bilhetes, sendo de esperar muito maior concorrência durante os dias de hoje até 19, que é o ultimo de venda.

Das outras estações espera-se tambem grande concorrência.

### Festa da Ascensão no Bussaco

#### Visita ao Luso e á Matta do Bussaco

Conforme dissemos no nosso ultimo numero, tem lugar no dia 21 do corrente a festa da Ascensão no Bussaco, por motivo da qual a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a da Beira Alta fazem serviço de bilhetes reduzidos de ida e volta em 2.ª e 3.ª classe, cuja validade para ida é nos dias 20 e 21 e volta em 21 e 22 por todos os comboios ordinarios, com excepção dos rapidos e do Sud-Express.

A festa da Ascensão acarreta todos os annos grande numero de forasteiros ao Bussaco, cuja matta por si só justifica uma visita aquella linda região.

Aproveitando a ida ao Bussaco, póde-se visitar tambem o Luso, um dos mais bellos recantos do nosso famoso Portugal.

## Temporada de banhos e aguas medicinaes

Começou hontem a venda de bilhetes do serviço especial que os Caminhos de ferro do Sul e Sueste, a exemplo dos annos anteriores, estabeleceram este anno durante a temporada de banhos e aguas medicinaes.

O ultimo dia de venda é o de 15 d'outubro e o ultimo para o regresso o de 31 do mesmo mez.

Os preços dos bilhetes e as diversas condições do serviço são eguaes ás do anno passado.

Em breves dias deverão apparecer os cartazes annunciadores de identicos serviços das outras linhas do Paiz.



### Tarifas das linhas do Valle do Vouga

Foram postas em vigor a partir do dia 5 do corrente as condições geraes d'applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade das linhas d'estes caminhos de ferro, e bem assim as tarifas n.ºs 1, 2 e 3 de pequena velocidade e 1, 2 e 3 de grande velocidade.

As condições d'applicação das tarifas especiaes de pequena velocidade foram estabelecidas nos mesmos moldes das da Companhia Portugueza e das dos Caminhos de ferro do Estado, e portanto d'essas pouco differem.

A tarifa n.º 1 de pequena velocidade contem uma vasta classificação de mercadorias, e os seus preços divididos em 4 series, eguaes aos da antiga tarifa geral dos Caminhos de ferro do Estado, são os seguintes: 3,024 cent. para a 1.ª serie; 2,646 para a 2.ª; 2,20 para a 3.ª e 1,89 para a 4.ª, por tonelada e kilometro.

A n.º 2 é applicavel aos transportes de diversas mercadorias por vagão completo ou pagando como tal.

Attende às mercadorias que constituem o maior trafego das regiões servidas por aquellas linhas, e que veem indicadas na classificação.

Os seus preços são, por tonelada e kilometro, 1.ª serie 2 centavos; 2.ª 1,6; 3.ª 1,2; 4.ª 1, e 5.ª 0,9 centavos.

A tarifa 3 attende ao transporte de materias explosivas, inflammaveis e perigosas constantes da classificação, e os seus preços, applicaveis a expedições do minimo de 100 kilos ou pagando como tal, divididos em tres series, são de 9 centavos para a 1.ª, 7 para a 2.ª e 5 para a 3.ª, por tonelada e kilometro.

Contem esta tarifa disposições analogas às das suas congeneres de outras linhas ferreas.

Aos preços d'estas tres tarifas accrescem as respectivas despesas accessorias e os impostos.

A tarifa n.º 1 de grande velocidade estabelece preços reduzidos para bilhetes simples entre as estações das linhas de Espinho a Vizeu e de Sarnada a Aveiro, para todos os comboios ordinarios com excepção dos directos. As bases são, de 1,895 em 1.ª, 1,474 em 2.ª e 1,053 cent. em 3.ª por passageiro e kilometro.

Concede meios bilhetes e o transporte gratuito de 30 kilos de bagagem para os bilhetes inteiros e de 15 para os meios.

A tarifa n.º 2 estabelece preços de bilhetes de ida e volta reduzidos entre as principaes estações, validos pelos comboios ordinarios, excepto os directos, com validade variavel de 1 até 3 dias, conforme as distancias.

A n.º 3 é para bilhetes de ida e volta para os comboios directos, tambem a preços reduzidos.

Como se vê a Companhia dos Caminhos de ferro do Valle do Vouga procura com o estabelecimento de tarifas mais modicas do que as que até ha pouco vigoravam nas suas linhas, desenvolver o trafego da importante região por ellas servida.

### Transporte de gado nas linhas do Minho e Douro

Entrou em vigor no dia 1 d'este mez nas linhas do Minho e Douro uma nova tarifa—a especial n.º 13 de pequena velocidade—para transporte de gado por vagão completo.

Os preços d'esta tarifa que é applicavel ao percurso minimo de 30 kilometros, são os seguintes:

*Gado de qualquer especie*—7,245 cent. por vagão e kilometro.

*Cavillos, garranos, potros, vaccas, muares ou jumentos*—0,3 cent. por cabeça e kilometro.

*Vitellos ou porcos*—0,2 cent. por cabeça e kilometro.

*Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cordeiros ou leitões*—0,1 por cabeça e kilometro.

A'lem d'estes preços accrescem as respectivas despesas accessorias.

Permitte esta tarifa o carregamento dos animaes em numero que os expedidores julgarem conveniente, declinando o caminho de ferro a sua responsabilidade pelos damnos que possam resultar da agglomeração desde que sejam excedidos os maximos fixados no artigo 68.º da tarifa geral.

As operações de carga e de descarga serão feitas por pessoal dos expedidores e dos consignatarios, e de sua conta e risco.

Aos guardadores do gado é concedida a passagem gratuita nos mesmos vagões em que o gado seja transportado, limitado a um guardador por cada grupo de dois vagões de cada remessa e não podendo ir além de tres por expedição.



## Os electricos em Lisboa

Sem ninguem esperar, de surpresa, muito em segredo preparado, a Companhia poz no dia 1 em circulação, de Belem para o Caminho de Ferro e do Conde Barão ao Intendente, carros dos chamados «do povo» com flammulas, umas encarnadas outras verdes, no trolley e letreiros no tejadilho fixando o preço de 10 reis cada zona.

Seria caso para a felicitar e a considerar benemerita, se não se visse logo, n'essa resolução inesperada de beneficiar o publico, que ella não tem outro fim senão matar de vez a pequena concorrência que lhe fazem alguns pobres carros volantes, cujos empresarios, devemos reconhecer, teem sido de uma coragem, de uma tenacidade notaveis, mantendo carreiras entre esses pontos áquelle preço infimo. São elles os benemeritos.

O acto da Carris não é, pois, um beneficio para o publico, mas um maleficio, porque ella só pretende inutilizar os modestos concorrentes, para, só em campo, o fazer pagar nos seus carros o preço ordinario, os famosos 30 reis por qualquer pequeno percurso.

Ambiciosa, invejosa, faz-lhe engulhos que qualquer empresa transporte passageiros, embora n'um pequeno numero, embora com duvidoso proveito, que em nada affecta as enormes receitas dos seus carros, que já se elevam, pelo que se vê do ultimo relatorio, a cinco contos diarios!

As empresas particulares e especialmente a de Eduardo Jorge, se deve que o povo tenha carros que o transportem por 10, 20 ou 30 reis em longos percursos, e, como agora se vê, que a Companhia abaixe as suas tarifas, de que tão ciosa é, que, pelo famigerado projecto do contracto, para *reduzir* os preços, cortava as zonas em duas e até em tres.

A empresa Eduardo Jorge espalhou um manifesto ao publico, em que, com razão, se queixa d'este novo ataque da poderosa companhia e termina por declarar que retirará os seus carros desde que ella estabeleça as zonas de 10 reis em todas as suas linhas, por zonas não inferiores a 1.500 metros.

Bem se vê que este caso nunca se dará.

\*

A Camara, ou um dos seus vereadores, o Sr. Ayres, fez imprimir em folheto o parecer da commissão, que aqui publicamos, sobre o projecto de contracto, acompanhado dos mappas comparativos dos preços actuaes com os que ficariam estabelecidos, de um mappa das zonas e da reproducção de todos os contractos, entre a Companhia e a Camara. E' uma publicação muito util e elucidativa, tanto mais que nos consta que se trabalha para que o mirifico contracto seja revisto ou acceito como base para outras negociações, senão poder conseguir-se—por todos os meios que se empregam—a sua adopção com qualquer modificação que o mascare ou, se possivel, o torne ainda mais vantajoso para a companhia.



Fiamos muito da commissão que o estudou agora, mas sabido é que a companhia tem grandes influencias em todos os campos, e artes magicas para vencer difficuldades, usando d'ellas da mesma forma que os seus guarda-freios utilizam o commutador dos carros para subir as rampas. Quando encontra resistencia, põe o manipulo a 9 e ellaahi vae!

E' assim que, por meio de novas representações de lojistas que figuram entender que a passagem dos carros pela sua rua lhes encherá as lojas de freguezes, ella se prepara para illaquear a Camara Municipal dando ás pretenções da companhia a apparencia de uma concessão que ella faz muito rogada e só por *utilidade publica*, como a celebre phrase que ella, subrepticamente, introduzia no famigerado contracto.

Ahi fica, pois, o aviso, e que a Camara o tenha sempre presente.

A proposito diremos a um amigo muito estimado que nos extranhou que, no nosso artigo de 16 de janeiro, dissessemos que a concessão da passagem dos carros pelo Chiado e ruas da Prata e Fanqueiros valorizava as linhas em mais de cincoenta por cento, que não ha exaggero n'este calculo.

Áparte as duas carreiras que partem do Rocio, (Lumiar e Bemfica) a do Loreto-Estrella e a de Campolide, todas as outras teem que passar na rua do Arsenal ou pelo menos na Aurea e na Augusta, que já não comportam mais carros. E' ver, a certas horas da tarde, como n'essas tres ruas os carros de differentes pontos constituem uma interminavel giboia que só lentamente se arrasta, levando-se mais de cinco minutos só a transpôr cada uma d'essas ruas.

Ora aquellas concessões veem permitir á companhia duplicar o serviço, nas suas linhas mais rendosas, e portanto não é demais attribuir a esta duplicação um augmento de lucros de 50 % no conjuncto.

Referimo-nos ao relatorio presente á assembleia que se realizou no dia 13, e que, já se vê, o approvou; e é curioso notar como elle justifica o proverbio de que «o segredo é a alma do negocio».

A muito custo ahi se diz que os productos totaes do anno findo foram de 1.909 contos, mas sem um elemento, uma palavra, que nos indique qual o numero de passageiros transportados, qual a receita por carro, quaes as despesas, para se conhecer o coeffericiente da exploração, quaes as linhas que mais produziram, e nem sequer a extensão d'estas vem indicada.

Façamos, porém, um calculo, fallivel por falta de dados, para obter a media do producto por carro.

A receita bruta foi de 5.230 escudos por dia.

Ora a companhia tem 17 carreiras ordinarias, em que, em geral, circula um carro cada 10 minutos, das 8 da manhã á meia-noite, sendo mais frequentes ás horas de maior movimento, mas tambem menos successivos ao principio do dia e no fim da noite.

Adoptando, pois, aquella media, temos, 17 carreiras por 16 horas, 6 carreiras por hora, 1.632 carros, ou carreiras por dia, e dividida a receita, por ellas encontramos o producto de 3\$60 reis por carro. Não será menos: um dos carros grandes de Lisboa a Algés leva 60 pessoas que a 80 reis produzem 4\$800, e se nem sempre vae completamente cheio e nem todos os passageiros fazem a carreira completa, ha larga compensação no elevado numero de passageiros que se substitue durante o transito, resultando que, n'uma só zona, um lugar é, por vezes, occupado successivamente por dois e tres passageiros, que, em total, pagam mais que um só no percurso total.

As despesas em Lisboa, sem que se saiba quaes foram propriamente as de exploração, foram de 1.026 contos ou 53,74 por cento do producto.

## Os caminhos de ferro em Portugal

### IV

Os estatutos apresentados por Hardy Hislop para a Companhia que elle definitivamente organizara com o fim de lhe trespassar a concessão do caminho de ferro, depois de muitas emendas, córtes e additamentos, foram approvados por decreto de 10 de maio de 1853, quer dizer tres dias depois da inauguração das obras.

Alem de muitas outras disposições que por brevidade omittiremos, continha esse diploma as que passamos a mencionar: O capital era de 3:600 contos dividido em 40:000 acções, emquanto se tratasse só da linha entre Lisboa e Santarem, mas poderia ser augmentado desde que a Companhia emprehendesse a construcção de qualquer prolongamento ou ramal.

A gerencia estava a cargo de uma direcção geral com séde em Lisboa, podendo ter em Londres uma delegação, se assim fosse julgado conveniente. A direcção seria eleita pela assembleia geral (excepto os directores, que o Governo tinha direito de nomear) para servir por tres annos, mas a primeira seria nomeada pelos concessionarios e continuaria em exercicio até quatro annos depois de estar aberta á circulação a parte de Lisboa a Santarem.

Emquanto se estivesse construindo essa secção, o numero de directores seria fixado pelos concessionarios, mas não superior a 15 e depois passaria a 9, incluindo os escolhidos pelo governo. Hardy Hislop seria membro vitalicio da direcção, e pelos concessionarios, com a approvação da direcção, seria nomeado um engenheiro-chefe da Companhia.

Durante a construcção da parte da linha até Santarem os accionistas receberiam annualmente o juro de 6 % do capital com que tivessem entrado, e depois receberiam, além d'isso, 1 % da amortização e a parte dos lucros correspondentes ao valor nominal das suas acções.

No dia immediato ao da approvação dos estatutos, foi assignado pelo governo e por Hardy Hislop, como representante da Companhia, o contracto definitivo, cujas principaes clausulas já indicamos. Ao que anteriormente dissemos, temos, porém, a acrescentar que a Companhia ficou obrigada a apresentar, dentro de dez mezes, os trabalhos que faltavam para completar o projecto, incluindo o que dizia respeito a obras de arte, estações, officinas e outros edificios, e a ter dentro de dois annos e dois mezes a linha até Santarem nas condições de entrar em exploração regular, com todo o material para isso necessario.

No contracto estabelecia-se tambem que o preço maximo a cobrar por cada pessoa, seria por cada 5 kilometros 120, 90 ou 60 reis, conforme a classe em que viajasse; e fixou-se o custo maximo do transporte, por igual distancia, de cada 2.000 kilos de gado ou material nos comboios então chamados de carga e o dobro nos comboios de passageiros.

Ao passo que as estações officiaes iam examinando o projecto de estatutos, o do traçado e o das bases para o contracto, as Côrtes apreciavam uma proposta do ministro Fontes, concernente a expropriações precisas para a abertura de caminhos de ferro.

Essa proposta, modificada pelas camaras, foi convertida na lei de 16 de junho, que auctorizou a construcção de um caminho de ferro de Lisboa á fronteira, passando por Santarem, ficando o contracto ou qualquer outro meio de construcção dependente da approvação do poder legislativo; declarou de utilidade publica as expropriações para isso necessarias; e conferiu ao Governo o direito de reconhecer essa utilidade e a sua urgencia, podendo recommençar desde logo e continuar até ao fim os indispensaveis processos sem, comtudo, pagar as indemnizações emquanto não fosse approvedo por lei o modo de construcção.



Logo em séguida á assignatura do contracto, foi para elle sollicitada a approvação do Parlamento, ao qual o ministro apresentou mais duas propostas, relativas ao caminho de ferro contractado. Por uma d'ellas eram creados até 600 contos de reis, em inscrições ou bonds, com vencimento de juro de 3 por cento, a contar de 1 de julho de 1855, para servirem de caução ao pagamento da garantia de juro e de amortização á Companhia Peninsular, e pela outra era o Governo auctorizado a applicar os rendimentos que o decreto de 10 de agosto de 1852 destinava para o caminho de ferro do Norte, ao pagamento das prestações correspondentes ás acções d'aquella Companhia, com que o governo subscivera. Estas duas ultimas propostas foram publicadas como leis, com a data de 17, e a que approvou o contracto com a de 18 de agosto.

No dia immediato foram nomeados directores geraes da Companhia, por parte do governo, o marquez de Ficalho, o conde da Ponte, o conde de Arrochella, o director geral da contabilidade publica Antonio Pedro Pereira da Silva e o engenheiro Joaquim Thomaz Lobo d'Avila, e a 5 de setembro foram escolhidos para a fiscalização technica da linha os engenheiros Albino Francisco de Figueiredo e Almeida e João Chrysostomo de Abreu e Sousa, a quem logo foram dadas as instrucções por que deviam regular-se no serviço de que eram incumbidos.

Pouco mais de um mez depois da assignatura do contracto definitivo, Hardy Hislop e Carlos Waring que, como dissemos, eram n'essa epocha os unicos concessionarios do caminho de ferro, trespassaram, por escriptura de 17 de setembro, a nova Companhia Central Peninsular todos os seus direitos, comprehendendo o deposito, o premio de construcção, os estudos realizados e as obras começadas, sendo a Companhia representada n'esse acto pelos seus directores geraes conde de Farrobo, José Ferreira Pinto Basto, Francisco Ferrari Junior, Manuel José Machado, marquez de Ficalho, conde da Ponte e Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.

Por essa escriptura a Companhia tomou para si todos os encargos e responsabilidades dos concessionarios, obrigando-se a pagar a Carlos Waring 40 mil libras que elle adeantara para o deposito e mais 22 mil que egualmente adeantara para ordenados, salarios e viagens de engenheiros e de varios agentes, assim como para diversas despesas de administração, effectuando-se estes pagamentos pela forma indicada em outra escriptura da mesma data, á qual adeante nós referiremos.

Ajustou-se tambem que Hardy Hislop, em attenção aos grandes serviços que prestou em obter a concessão e fazer outros trabalhos preparatorios da empresa, seria membro vitalicio da direcção, recebendo mil libras por anno.

Comprometteu-se a Companhia a dar a empreitada da construcção da linha de Lisboa até Santarem a Carlos Waring & Irmãos e a Guilherme Shaw, e no caso de querer tomar a empresa do prolongamento, formular a sua proposta de accordo com os orçamentos elaborados por esses empreiteiros, preferindo-os n'essa qualidade para a construcção das novas secções e, não querendo usar do seu direito de opção, que entrava na concessão, devolvê-lo a Hislop e a Waring, para estes o poderem aproveitar.

Obrigou-se ainda a Companhia a nomear João Valentine seu engenheiro chefe e director tecnico, até á conclusão do caminho de ferro, quer para a fronteira, quer para o Porto, como melhor seria explicado na outra escriptura a que já alludimos.

No artigo seguinte daremos um resumo d'esse documento, que veio a ter muita importancia, pelos conflictos a que deu origem e dos quaes resultou não só demora no acabamento da linha ferrea, mas grande encargo para o Thesouro, proveniente da rescisão do contracto com a Companhia e da liquidação de contas com os empreiteiros.

A. O.

## O tunnel da Mancha

Já podemos dar quaesquer esclarecimentos sobre o projecto definitivo d'esta obra, elaborado sob a habil direcção do Sr. Alberto Sartiaux. Comporta o estabelecimento de duas galerias parallelas, uma para a ida e outra para a volta, abertas na camada de greda cenomanica (greda parda de Rouen), cuja espessura media é de sessenta metros, e que se estende em massa compacta sob o estreito, desde as costas da França ás da Inglaterra.

Eis como se tem de proceder: começar-se-ha por abrir na margem um poço de cerca de cem metros de profundidade, e que atinja a dita camada cretosa; em seguida, escavar-se-ha uma galeria de ensaio, em subida, (quando o tunnel propriamente dito, será em descida), a partir da costa, e é d'esta galeria de ensaio, que seguirá sempre na greda, que se attingirá, com o auxilio de troços de galeria verticaes, o eixo do tunnel que se ha-de abrir superiormente.

Proceder-se-ha identicamente do lado opposto, na margem ingleza, até ao encontro das duas galerias de ataque, ahi pelo meio do estreito. Graças a este processo muito rapido, calcula-se que a perfuração do tunnel não levará mais de cinco a seis annos. Quanto á despesa, está calculada, em numeros redondos, em 400 milhões de francos.

Partindo de Wissant, na margem franceza, onde um troço de ligação a unirá á grande arteria de Paris a Calais, attingirá Maxton, perto de Dover, após um percurso de cinquenta e quatro kilometros, sendo quarenta e oito pelo tunnel submarino.

Desde o inicio que se prevê a passagem de cinquenta comboios por dia, pelo tunnel.

Os comboios de passageiros transpô-lo-hão em quarenta minutos, e os de mercadorias em uma hora e vinte. E' obvio que será á electricidade que se recorrerá para a tracção.

Os comboios que cheguem de Paris ou que para lá se destinem, deter-se-hão n'uma via lateral em Wissant, onde se fará o engate de uma locomotiva a vapor.

Em vistas dos escrúpulos de defesa nacional tão vivamente manifestados em Inglaterra, estabelecer-se-hão dispositivos para minas nas duas entradas do tunnel. De resto, a sahida em Dover effectuar-se-ha debaixo do fogo directo das baterias dos fortes inglezes.

Por ultimo, a tracção electrica permitira uma engenhosa combinação; haverá duas fabricas de força motriz, uma de cada lado do estreito; a fabrica ingleza fornece a corrente necessaria para os comboios provenientes de França, e a franceza a necessaria para os comboios que procedam de Inglaterra. D'est'arte, ambas as nações podem, n'um dado o momento, usar da faculdade de recusar corrente para qualquer comboio que não seja desejavel.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Chemins de Fer Portugais. — Convocation des Obligataires. — MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, pour le mardi 16 juin 1914, à 4 heures de relevée, salle du Comité des Forges, rue de Madrid, n° 7, à Paris.



## ORDRE DU JOUR :

Présentation du rapport du Comité de Paris;  
Nomination d'administrateurs.

Tous les Obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

## EN PORTUGAL:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

## EN FRANCE:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants: Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel.

## A LONDRES:

Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and Co.

## EN ALLEMAGNE:

Aux caisses des établissements suivants: Bank für Handel und Industrie, Württembergischen Bankanstalt, vormals Pflaum und Co.

## EN BELGIQUE:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 5 mai 1914. — Le Comité de Paris.

**Caminhos de Ferro Portuguezes.**—*Assemblée Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.*—Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas, possuidores de 100 ou mais acções, segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na sede social, no dia 6 de junho proximo futuro, pelas 12 horas.

## ORDEM DO DIA

1.º—Conhecer das contas respectivas ao Exercício de 1913, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas.

2.º—Apreciar quaesquer propostas dos Srs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do artigo 38.º dos Estatutos.

3.º—Eleger um Vogal do Conselho de Administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

4.º—Eleger dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do artigo 24.º dos ditos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido artigo.

5.º—Eleger o Presidente e Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, que tem de funcionar nos annos de 1915 a 1917 inclusivé, nos termos do artigo 35.º dos mencionados Estatutos.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta Assembleia devem as *Acções Nominativas* ter sido averbadas até ao dia 5 do proximo mez de maio inclusivé, e as *Acções as Portador* depositadas até ao meio-dia do dia 22 do mesmo mez de maio.

*Em Lisboa* — na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais.

*No Porto* — no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

*Em Paris* — nas Caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris, do Crédit Lyonnais, da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, e da Banque de Paris et des Pays-Bas.

*Em Londres* — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & Co.

*Em Berlim e Francfort* — nas Caixas do Bank für Handel und Industrie.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde o dia 22 do mez de maio proximo.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Acções ao portador.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 36.º, 37.º e 39.º dos Estatutos.

Lisboa, 30 de Abril de 1914.—O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *Augusto Victor dos Santos*.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.** — *Assembleia Geral de Obrigacionistas.* — Em observancia dos artigos 51.º e 52.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral dos portadores de obrigações de 1.º e 2.º grau d'esta Companhia, que possuirem pelo menos 10 d'estes titulos, para as 3 horas da tarde de sexta-feira 5 de junho proximo futuro, na sede do Comité, em Paris, 19, rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceituam os artigos 22.º e 32.º dos Estatutos, a eleição de dois administradores.

O deposito de obrigações para esta Assembleia deverá ser feito até o dia 21 de maio corrente, inclusivé:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & Co., 10, rua dos Fanqueiros.

No Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residencia, ou por notario.

O Comité de Paris

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Maio de 1914.

Realizou-se na semana linda o Congresso das Associações Commercias e Industriaes, que foi, pelo seu significado, um acontecimento importantissimo, assignalando o impulso dado pelas classes produtoras á sociedade portugueza.

Desde longa data que se notava estarem as forças productivas do nosso paiz sem um impulso grande que as animasse; com prazer notamos que as energias nacionaes revivem, caminhando n'uma expansão de fecunda e patriótica iniciativa.

Tendo-se o Chefe do Estado e membros do Governo associado a tão sympathica iniciativa, bem se demonstra o interesse que mereceram tão altruistas esforços, dos quaes advirão resultados praticos, cuja proficuidade será perduravel.

Em 30 p. p. a Junta de Credito Publico tinha os seguintes depósitos á ordem, destinados ao pagamento dos encargos da divida publica: No Banco de Portugal, 3.147.128\$; em Amsterdam, na Casa Lippman Rosenthal & Co., 25.073,32 florins; em Bâle, no Bank verein suisse, frs. 49.366,20; em Berlim, no Bank für Handel & Industrie, 3.182.269,84 marcos; em Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, frs. 75.783,10; em Londres, na casa Baring Brothers & Co., libras 160.581,56; e em Paris, no Crédit Lyonnais, frs. 4.004.972,15.

Hoje effectuou-se o sorteio das obrigações da Divida Externa 3 %, 3.ª serie, realizando-se no proximo dia 30 o das obrigações de 4 %, 1888 (sopeiras), sendo amortizados 1.251 titulos, com premios: 1 de 4.500\$; 1 de 450\$; 3 de 180\$ cada; 7 de 90\$; 158 de 27\$ e 1.081 reembolsos de 22\$50.

**Bolsa.** — Mantiveram as Inscriptões os preços antecedentes, havendo longa procura para assentamento.

Os restantes valores de Estado com regular movimento, continuando o publico a adquirir obrigações 4,5 % 1912 (Valle do Sado) que manifestaram preços firmes.

O externo manteve as cotações antecedentes.

A titulo de informação esclarecemos que, segundo consta, os coupons da divida externa terão, a partir do proximo dia 1 de junho, de pagar imposto em França, que representará approximadamente cinquenta centimos.

Acções de Bancos com bastante firmeza.

Águas sem movimento; Phosphoros, regularmente procurados, com comprador a 55\$.

Tabacos afrouxaram um pouco; Caminhos de Ferro, abandonadas; Moçambique e Zambézia, bem transaccionadas em vista da procura que tem tido na Bolsa de Paris.

De resto a Bolsa continua a resentir-se da falta de negocios sobre a generalidade dos valores, notando-se durante a quinzena finda negocios diminutos, havendo comtudo certa facilidade em descontos.



**Cambios.** — Manteve-se pouco animado o mercado cambial, havendo bastantes offertas de papel; no fim da ultima semana, notou-se uma certa falta de papel, a contado, sendo o principal movimento effectuado a prazo.

Adquiriu a Junta, durante a quinzena, 101:000 libras para os encargos do coupon externo, sendo 5:000 a 5531,4, 20:000 a 5531,3 e 76:000 a 5532,3.

O cambio tendo aberto no principio do mez a 45 1/4 e 45 1/8, manifestou n'estes ultimos dias certa firmeza e fecha hoje a 45 1/8 e 45.

Rio s/ Londres: 15 7/8, reis 155418 por libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MAIO		EM DE 30 ARI	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	45 1/8	45	45 3/16	45 1/16
" 90 d/v.....	45 9/16	—	45 9/16	—
Paris cheque.....	633	636	633	636
Berlim " .....	259 1/2	260 1/2	259	260
Amsterdam cheque .....	438	440	439	441
Madrid cheque .....	995	1.005	1080	1090

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	40,50	40,50	—	40,55	40,50	40,50	40,48	40,50	40,50	40,55	40,55	40,55	40,55	—
Divida interna 3% coupon.....	40,15	40,15	—	40,20	40,20	40,20	40,19	40,19	—	40,16	—	40,16	40,19	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	21540	—	—	—	—	21540	—	—	—
" 4% 1888/9.....	56580	—	—	—	56580	—	57520	57540	57540	—	—	—	57590	—
" 4% 1890.....	—	—	—	50530	50530	50530	—	—	—	—	50530	50530	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	9505	—	—	—	9500	9500	9500	9505	9510	9515	9510	—	—	—
" 5% 1905, (G. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (G. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	88520	—	—	—	—	—	—	88580	—
" externa 3% coupon 1.ª serie.....	66590	—	—	67500	67500	66590	—	66590	66590	67500	67500	67500	67500	—
" 3% 2.ª serie.....	—	—	—	—	66510	—	—	—	66510	—	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	69520	69530	—	69530	69530	—	—	—	69530	69540	—	69550	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166550	166550	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	—	146500	—	—	—	—	—	—	146500	—	146500	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	146500	—	145550	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	99570	99570	—	99570	99570	100520	100520	99580	99580	99580	99570	99580	99570	—
" Lisboa & Acores.....	—	109500	—	—	109500	109520	109500	109500	109500	—	109500	109500	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67550	68500	67580	67550	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	55520	55500	—	55500	—	55500	55500	—	55500	55500	—	55500	54590	—
Obrig. Companhia dos Phosphoros, coupon	86570	—	—	86570	—	87500	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63550	63550	63550	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	43530	43530	—	43530	43530	43530	43530	43530	43530	43530	43530	43530	43530	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	16510	—	—	—	—	16550	16550	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	64500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	77550	—	77570	77570	—	77580	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75500	75580	—	—	—
" predias 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	73501	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %.....	62,45	—	62,30	62,25	62,40	62,60	62,40	62,90	63	62,90	—	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 % portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	24	23,25	23,50	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	441	443	441	440	440	439	441	442	439	441	—	—	—	—
" Andaluzes.....	322	324	319	321	322	320	319	318	316	317	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	296	297	296,25	—	296	296	296	296	298,50	296,25	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	203,50	203,25	203	203	204	—	204	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	149	146	145	—	—	—	146	146	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes..	Rede geral .....	6 Maio	1.073	1.976.589,500	1.073	2.236.720,500	-260.131,500	1.842,510	2.084,554	-242,544
	Vendas Novas...	" "	70	39.470,500	70	45.425,500	- 5.955,500	563,585	648,592	- 85,507
	Coimbra a Louzã.	" "	29	9.662,500	29	10.593,500	- 931,500	333,517	365,527	- 32,510
Sul e Sueste.....	30 Abril	681	588.339,586	681	564.223,559	+ 24.116,527	863,593	828,552	+ 35,541	
Minho e Douro .....	" "	471	571.189,500	471	589.952,571	- 18.763,571	993,513	1.252,555	- 39,584	
Beira Alta .....	2 Dezembro	253	103.090,586	253	120.257,524	- 17.166,538	407,547	475,532	- 67,585	
Companhia Nacional .....	15 Abril	185	43.246,548	185	53.127,549	- 9.881,501	233,576	287,517	- 53,541	
Guimarães .....	28 Fevereiro	56	18.789,516	56	19.448,543	- 659,527	335,552	347,529	- 11,577	
Porto à Pova e Famalicão ....	31 Março	64	38.628,523	64	35.687,505	+ 2.941,518	603,556	557,561	+ 45,595	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	20 Abril	3.681	41.768.412	3.681	34.055.342	- 2.286.930	11.347	11.968	- 621	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	37.152.359	3.664	38.126.406	- 974.047	10.139	10.405	- 266	
Andaluzes.....	" "	1.083	8.549.925	1.083	7.818.090	+ 731.835	7.894	7.218	+ 676	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	30 "	777	2.962.909	777	3.040.002	- 77.093	3.813	3.912	- 99	
Lorca a Baza e Aguilas.....	2 Maio	168	1.281.656	168	1.579.265	- 297.609	7.628	9.400	- 1.772	





**Beira Alta.** — No proximo numero daremos um artigo illustrado referente ás novas carruagens d'esta companhia, acabadas de construir nas officinas da Figueira da Foz.

**Penafiel á Lixa.** — Foram inaugurados e abertos ao publico mais cinco kilometros de linha até á Longra, proseguindo agora com grande actividade os trabalhos de construcção dos restantes onze kilometros até Felgueiras e Lixa.

A Companhia submetteu á approvação do Governo a tarifa geral para passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade, entre Novellas, Penafiel, Lousada, Felgueiras e Lixa, baseada nos principios adoptados para identico fim pela Companhia do Valle do Vouga, resolvendo tambem adoptar, caso isso lhe seja permittido, a tarifa de despesas accessorias em vigor na mesma linha, invocando, como justificação dos preços tarifarios propostos, o elevado coefficiente de exploração que virá a ter em consequencia do perfil da linha e de serem os carris do typo Phoenix, como foi obrigada a collocar.



#### Hespanha

Com relação á nova linha transpyrenaica projectada, lê-se no *Bulletin de la Chambre de Commerce française de Madrid*:

«Em consequencia de passos urgentes e apoiados por recommendações, o ministro do Fomento ordenou que se estudasse o traçado de uma linha de dupla via e de tracção electrica, de Madrid á fronteira franceza, pelo valle de Roncal, Sanguesa e Soria, e cujo terminus ficaria sem duvida para os lados de Mauléon.

Esta proposta suscitou viva polemica; não nos cumpre entrar aqui em questões de ordem politica ou militar, mas, sem sahirnos do terreno puramente economico e financeiro, pôde dizer-se que a opinião publica em geral lhe é hostil; uns, do ponto de vista da annuidade de 25 milhões de pesetas, que vae pesar no orçamento hespanhol; outros, por preverem que as condições nas quaes se fará a obra darão aos importadores francezes grandes facilidades para concorrerem com os productos das fabricas hespanholas por causa da differença de percurso e da economia de despesas de trasbordo na fronteira, pois que a nova linha terá a mesma largura da das linhas francezas. Segundo nós, ha aqui um erro de apreciação. Em primeiro lugar, nem todas as mercadorias francezas importadas em Hespanha se servem da linha ferrea; e, em segundo lugar, d'ellas não consome Madrid senão parte. De resto, ha tambem uma outra razão ainda mais peremptoria, para afastar todo o receio da concorrência franceza ou de outras: os direitos alfandegarios actuaes facultam á industria hespanhola margem sufficiente para compensar, e mais ainda, a economia resultante da falta de trasbordo na fronteira hespanhola e da diminuição de percurso effectuado.

Por outro lado, os Aragonezes, temendo pelo facto uma concorrência desastrosa com a sua linha de Canfranc, pedem que a via internacional a construir entre Zueca e Canfranc seja da mesma largura que as vias francezas e que se emprehenda a construcção da linha de Saragoça a Caminreal afim de ligar directamente o Atagão e a Valência; com esta condição, calculam não terem mais que recear da linha projectada pelo Roncal.

Em vista das difficuldades e das discussões levantadas pelo

projecto, aliás ainda em esboço, é de crer que a sua realização esteja pelo menos longínqua.

#### Russia

Foi dirigida á Duma, pela «União dos representantes da industria e do commercio da Russia», uma representação pedindo o restabelecimento do credito de 22 milhões de rublos, pedidos pelo ministro de Vias de Comunicação para construcção de material circulante destinado aos caminhos de ferro do Estado, e que a commissão da Duma havia reduzido a metade.

#### França

A linha do caminho de ferro de Biskra a Touggourt, no sul da Argelia e na provincia de Constantina, foi inaugurada a 2 do corrente por M. Noulens, ministro da Guerra, acompanhado por M. René Renoult, ministro das Finanças.

Trata-se de um acontecimento para a prosperidade da Argelia. A região do Oued-Rhir, que a linha atravessa n'uma extensão de 217 kilometros, é um rosario de ferteis oasis povoados por 30.000 indigenas. Por ahi se deparam os mais ricos palmares. Pelo ultimo censo havia 1.500.000 palmeiras, algumas das quaes, nos annos mais abundantes, produzem até 50 francos de colheita, e, em media, 12 a 15 francos.

Até hoje, todo o trafego se effectuava por caravanas. Touggourt e Biskra são centros importantes para onde os pastores nomadas conduzem os seus rebanhos de cabras e ovelhas. A linha foi construida, no meio de muitas difficuldades, pela engenharia militar, que por lá trabalha ha quatro annos, sob a direcção do major Godefroy.

#### China

O Conselho de Vias e Comunicações fechou contracto com a *British and Chinese Corporation* para o estabelecimento de 600 milhas de vias ferreas, desde Nankin a Nauchang e Ping-Liang.

Tambem se chegou a accordo com respeito á construcção dos caminhos de ferro de Hang-Tchu a Shanghai e de Nauchang a Vu-Chang, que representam um total de 1.000 milhas de extensão. A construcção d'estas ultimas linhas exige um emprestimo de 8 milhões de libras esterlinas, a 5%, reembolsavel em 45 annos, emprestimo garantido pela hypotheca da rede.

## O segundo congresso ferro-viario sul-americano

Pela segunda vez deve reunir-se no Rio de Janeiro, a 25 de maio de 1915, o Congresso Ferro-viario Sul-Americano.

A primeira convocação foi feita em virtude de um decreto do Governo da Republica Argentina e effectuou-se em Buenos-Aires durante as festas do Centenario da Independencia, em outubro de 1910, com a presença de 122 delegados dos diversos paizes da America do Sul.

Na reunião de Buenos-Aires resolveu-se a creação de uma «Associação Internacional Permanente», que é dirigida por uma commissão tambem permanente de 20 membros, tirados por eleição entre os representantes dos paizes congressistas.

D'ella fazem hoje parte oito Argentinos, quatro Chilenos, um Paraguayo, dois Peruanos, dois Urugayos e quatro Brasileiros, que são os Srs. Drs. J. Teixeira Soares e Carlos Sampaio, como representantes das empresas ferroviarias; Gabriel Osorio de Almeida e Antonio Olyntho dos Santos Pires, como representantes do Governo brasileiro.

A commissão permanente tem a seu cargo formular o programma dos trabalhos e preparar o estudo dos assumptos que deverão ser tratados no Congresso, designando relatores para as differentes theses; e bem assim escolher a commissão local do paiz, onde se reunir o Congresso, para que este seja devidamente preparado. Muitas das importantes theses apresentadas no Congresso de Buenos Aires, tiveram a sua discussão adiada para a reunião futura.

O Congresso de Buenos-Aires designou o Rio de Janeiro para sede do 2.º Congresso, que se deveria realizar no correr do presente anno.

Em julho de 1912, o Comité Executivo da Associação



Permanente Internacional dirigiu-se ao Governo argentino, solicitando por seu alto intermedio a adhesão e o concurso financeiro dos demais governos sul-americanos para a obra do Congresso.

O Governo argentino, tendo oficialmente reconhecido a Associação, dirigiu-se por via diplomática aos Governos de todas as Republicas da America do Sul, inclusive o Brasil, pedindo o seu eficaz concurso para aquella obra de solidariedade americana.

Em aviso de 5 de maio do anno passado, o ministro da Viação do Brasil communicou ao das Relações Exteriores, para fazer chegar ao conhecimento do Governo argentino, que o Brasil adheria á obra d'aquelle Congresso.

Mais tarde, em resposta a outra nota, em que o Governo argentino pedia para ser definitivamente fixada a epocha d'esta reunião, respondeu o ministro da Viação julgando ser mais conveniente que o fosse em maio de 1915, visto não estar ainda o Governo devidamente documentado sobre o que se relaciona com as linhas brasileiras que já attingiram ou se estão encaminhando para as fronteiras, sendo naturalmente dos principaes assumptos de um Congresso d'aquella ordem o que diz respeito ao trafego internacional.



## Injector d'ar nos cylindros dos automoveis

Segundo o *Automotor*, a combustão defeituosa, que se dá especialmente nos motores dos automoveis, por não se realizar convenientemente a mistura de gasolina e d'ar, pôde evitar-se com o injector d'ar do systema Speedler, que assegura a homogeneidade da mistura e um augmento de 10 a 25 por cento, segundo a marcha e a potencia do motor, projectando no seio dos gazes que circulam entre o carburador e o motor ar finamente dividido em todas as direcções.

Para attingir este fim, abre-se na parede da canalização, que liga o carburador e as valvulas de ingresso, um agulheiro, ao qual se adapta um tubo perfurado em todas as direcções, fechado hermeticamente n'uma das suas extremidades e tendo applicado á outra, movel na parte exterior, um obturador que regula como se queira o volume de entrada d'ar, e que está ligado a um registador.



## ARREMAÇÕES

**Caminhos de Ferro do Estado**

**DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE**

**Construcção de Evora a Reguengos**

No dia 30 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa, se ha-de proceder á arrematação da empreitada n.º 1, de fornecimento de 14:000 metros cubicos de balastro de pedra britada, do primeiro lanço de Evora ao Perdiganito.

A base de licitação é de 8.400\$ e o deposito provisorio é de 210\$.

Este deposito pôde ser effectuado em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este annuncio até ás 15 horas do dia 29 do referido mez.

O programma do concurso e cadernos de encargos estão patentes na secretaria do Serviço de Construcção, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, em Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e na sede da Secção de Construcção, em Evora, rua da Mesquita, 39, onde podem ser examinados todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

**Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Leilão**

No dia 27 do corrente e dias seguintes ás 11 horas, por intermedio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Candido da Cunha & Sobrinho Successores, na estação principal d'esta Companhia em

Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 27 de Março de 1914 bem como de otros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 26 do corrente inclusive, das 10 ás 16 horas.

N.º 73.215 de Porto-Campanhã, a Oliveira do Bairro, 15 volumes com pregos e arames com 250 kilos, a P. Santos; 47.299, de Payalvo a Torres Novas, 51 saccas com casca de sobro, com 315 kilos, a João S.ª Carvalho; 91.701, de Gaya a Lisboa-P, 56 saccas com miolo d'amendoa com 4164 kilos, a Sequeira & C.ª; 22.266, de Alferrarede a Lisboa-P, 4 caixas com ferraduras com 365 kgr., Antonio Duarte d'Oliveira; 48.381, de Payalvo a Lisboa-P, 1 motocyclo, com 77 kilos, a Almeida & Leite; 51.254, de Torres Novas a Lisboa-P, 49 volumes com madeira com 1843 kilos, a Manuel Ferreira; 5.254, de Lisboa-P a Cintra, 2 caixas com sabão com 105 kilos, a Manuel Ribeiro; 43.608, de Abrantes a Torres Novas, uma porção de tijolo de barro com 1720 kilos, a Matafome & Filho; 1.080, de Lavre a Alcantara Terra, 1 vagão com carqueja com 3750 kilos, a J. Vicente d'Oliveira; 88, de Cantanhede a Estarreja, 4 malas amostars com 170 kilos, a Adelino Campos; 1.949 de Miranda do Corvo a Lisboa-P, 4 caixas com carne de porco, azeite, com 463 kilos, a José A. Gonçalves; 60 caixas com polpa com 2034 kilos, a José A. Gonçalves.

Estas remessas serão vendidas em leilão nas estações de destino no dia 27 do corrente.

## PORTAS PARA FORNALHAS

Franz Marcotty, deseja vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente N.º 7246, para «porta oscillante para fornalhas de caldeiras a vapor».

Para tratar e informações o agente official de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capellistas, 178, 1.º, Lisboa.

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 160 reis

**ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA**

Preço 200 reis

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

## ANIMATOGRAPHOS

**Olympia.** — O mais distincto cinema da capital. Sessões todas as noites. — *Soirées* da moda às segundas-feiras. — *Matinées* cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), todos os dias — com valiosos brindes e os mais escolhidos programmas de *films*, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicaes pelo sexteto d'este Salão.

**Trindade.** — Cinematographo e Variedades, pela *Troupe Balkanica*. — O mais vasto Salão, de Lisboa. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*, com fitas escolhidas e das melhores marcas.



# AGENDA DO VIAJANTE

**BILBAO Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietário, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aseados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietário: José Lopes Alves.

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

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide 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 inexcusavel. 3 Fachadas—Preciados, Gaido e Carmen. Preços modicos.—Proprietário, Emilio Ortega.

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Estellez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 15 DE MAIO DE 1914

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	Cintra
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
12 25	1 1	8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3 43	4 9	11 21	12 18
5 16	5 58	1 18	2 22
6 33	6 46	3 25	4 28
6 55	7 14	4 14	4 53
7 16	8 22	5 25	6 20
9 8	10 19	6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	Queluz
11 5	11 38	12 53	1 23
1 58	2 30	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
4 15	4 42	—	—
7 55	8 34	—	—

Mais os de Cintra excepto os a

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	P. Arcos
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
h 3 5	3 33	3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	8 45	10 15
7 49	8 19	9 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 44	—	—

Mais os de Cascaes

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	V. Franca
6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 53	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	Sacavem
6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 35	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
a 5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	E. Prata
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
—	—	g 5 40	5 50

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Porto
a 8 30	2 17	7 4	6 8
9 25	9 3	8 35	2 31
11 36	11 41	3 48	1 13
a 6 55	12 32	a 5 54	11 53
c 6 56	1 15	7 57	6 25
9 35	7 58	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	Pampilhosa
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris
12 16	10 52	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	Entronc.
7 25	11 28	7 20	11 5
8 5	11 38	4 55	8 17
—	—	11 40	5

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarelos	Alfarelos
3 22	3 59	9 32	12 30

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	Coimbra
2	3 50	7 22	9 4
a 6 30	8 15	11 8	12 47
7 20	9 12	3	5 12
a 10 20	12 9	4 50	6 44
11 25	1 3	7 30	9 41
2 5	4 45	11 39	1 34
5 40	8 17	—	—
a 8 33	10 25	—	—
10 50	12 20	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	Louza
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	Alfarelos	Figueira	Alfarelos
2	2 37	3 10	4 11
10 20	10 55	12 9	12 47
7 40	8 14	8 36	9 41
8 33	9 40	10 10	10 50
—	—	12 55	1 34

Mais os para e de Coimbra

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	Figueira
8 10	3 5	3 5	12
4 15	12 44	5 40	12 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	Caldas
7 55	1	1 25	6 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	T. Vedras	Lisboa	T. Vedras
5 54	8 44	8 55	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	Aveiro
7 4	9 10	6 5	8 35
10 17	12 47	11 8	12 58
11 29	1 21	11 27	1 58
2 24	4 51	7 10	9 36
6 56	9 25	9 39	11 46

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	Ovar
5 58	7 18	120	7 2
4 14	5	—	9 38
12 17	1 53	14	7

Mais os de Aveiro e Norte

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	Espinho
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 23	10 40	11 41
h 1 58	2 53	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	Val. d'Ale.
11 36	7 10	7 50	de Mad
a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad
a 8 5	8 17	a 9 48	1 24 5
—	—	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	Badajoz
11 36	10 14	6 45	2 31
a 5 2	12 10	6 45	6 17
8 5	7 40	6 24	1 13

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	Guarda
5	9 56	5 43	9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
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.
Entronc.	Guarda	Entronc.	Guarda
5	9 56	5 43	9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
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.
Entronc.	Guarda	Entronc.	Guarda
5	9 56	5 43	9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
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.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
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.
Setil	Vendas Novas	Setil	Vendas Novas
5 40	9 30	6 20	8 36





# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## TARIFA ESPECIAL N.º 13—PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho Ministerial de 30 de Março de 1914

EM VIGOR DESDE 1 DE MAIO DE 1914

### Gádo por vagão completo

#### Gado de qualquer especie

Por vagão e quilometro..... \$07245

Excedentes da carga maxima por vagão, fixada no art. 65.º da tarifa geral.

#### Cavalos, garranos, pôtros, bois, vacas, muares ou jumentos:

Por cabeça e quilometro ..... \$003

#### Vitelas ou porcos:

Por cabeça e quilometro ..... \$002

#### Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros ou leitões:

Por cabeça e quilometro ..... \$001

Minimo do percurso..... 30 quilometros

## CONDIÇÕES

### 1.ª—Carga maxima por vagão

Os expedidores podem carregar em cada vagão o numero de cabeças de animais que julgarem conveniente, declinando porém, esta Administração toda a responsabilidade por danos, avarias ou prejuizos que os animais possam sofrer, sempre que sejam excedidos os maximos de carregamento fixados no art. 65.º da tarifa geral.

Os excedentes da carga maxima do vagão fixada naquêlê artigo, pagarão os preços que lhes correspondem pela presente tarifa, por cabeça e quilometro.

A Administração não permitirá, comtudo, que sejam excedidos os limites de pêso que considerar como maximos.

### 2.ª—Carga e descarga

As operações de carga e descarga serão feitas por pessoal dos expedidores e consignatarios, respectivamente, e por conta e risco deles, com inteira sujeição, porem, ás disposições ou preceitos a observar para a segurança dos transportes.

Aquêlas operações serão feitas sob a vigilancia dos chefes das estações e no local pelos mesmos designado.

### 3.ª—Impostos e despesas accessorias

Nos preços desta tarifa não estão incluídas as despesas accessorias nem os impostos de sêlo e de assistencia.



#### **4.<sup>a</sup> — Designação nas notas de expedição**

O expedidor mencionará na nota de expedição a qualidade dos animais entregues para transporte e o numero de cabeças carregadas por vagão.

#### **5.<sup>a</sup> — Transporte dos guardadores**

É concedida a passagem gratuita dum guardador por grupos de dois vagões pertencentes a uma remessa, nos mesmos vagões em que o gado seja transportado, não podendo o numero de guardadores ir alem de tres por expedição, seja qual fôr o numero de vagões que a compônda.

#### **6.<sup>a</sup> — Tratamento dos animais**

A Administração não se encarrega da alimentação dos animais e, pelos accidentes devidos á falta dela, declina toda e qualquer responsabilidade, bem cemo pelos que sejam de culpa dos tratadores. Se a Administração, porem, fizer qualquer despesa com o sustento ou guarda dos mesmos animais, serão estes gastos integralmente pagos pelo consignatario ao ser-lhe entregue a remessa.

#### **7.<sup>a</sup> — Aplicação de officio**

Esta tarifa será aplicada de officio a quaisquer remessas que estiverem nas condições por ela exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a aplicação de outra tarifa.

Em tudo o que não seja contrario ao que se dispõe na presente, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Porto, 28 de Fevereiro de 1914.

O Engenheiro Director

Exp. T. n.º 948

*F. de Figueiredo e Silva*



## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

## TARIFA ESPECIAL N.º 16 — GRANDE VELOCIDADE

Em aplicação desde 1 de Junho de 1914

Viagens de recreio (ida e volta) em grupos pelos comboios ordinarios  
ou em comboios especiais

## Artigo 1.º

GRUPOS DE EXCURSIONISTAS QUE VIAJEM (IDA E VOLTA) PELOS COMBOIOS ORDINARIOS  
OCUPANDO LOGARES DE 1.ª, 2.ª OU 3.ª CLASSE

PREÇOS — Metade das taxas da tarifa geral correspondentes aos bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe

Minimo para a formação dos grupos.... (Ver a Observação importante no final da tarifa)	Em 1.ª classe — 40 passageiros ou pagando como tal.
	Em 2.ª ou 3.ª classe ou grupos compostos de passageiros das diferentes classes — Um numero de passageiros que corresponda ao minimo de cobrança exigido para a 1.ª classe.
Minimo de percurso, ida e volta.....	60 quilometros ou pagando por essa distancia.

## Condições do artigo 1.º

1.ª — O director ou chefe de cada grupo excursionista requisitará estes transportes, por escrito e com 48 horas de antecedencia, pelo menos, ao Engenheiro em Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação da Santa Apolonia-Lisboa. A requisição deverá indicar o numero exacto ou aproximado dos passageiros que constituírem o grupo e, em todo o caso, o minimo garantido de acordo com as estipulações desta tarifa; e designará os comboios pelos quais se pretende efectuar a excursão.

§ unico. — A Companhia não será obrigada a transportar pelo mesmo comboio mais de 100 passageiros viajando ao abrigo desta tarifa, quer pertençam ou não ao mesmo grupo excursionista; reservando-se alem disto a faculdade de recusar em absoluto a venda destes bilhetes e, em especial, para os comboios em que julgue haver inconveniente para o serviço geral.

2.ª — A viagem de volta terá de realizar-se dentro dos prazos maximos de 2 dias, contados da meia noite à meia noite, quando a distancia entre as estações de origem e a de destino não fôr superior a 100 quilometros; 4 dias, quando exceder 100 quilometros e não ultrapassar 200; 6 dias, quando fôr superior a 200 quilometros.

Para a contagem destes prazos excluir-se-ha o dia em que fôr iniciada a viagem de ida.

§ unico. — A pedido do organisador da excursão, feito na respectiva requisição, poderá o prazo de validade dos bilhetes ser aumentado de metade da sua duração normal, mediante pagamento da sobretaxa de 10 % do preço dos bilhetes.

Esta sobretaxa incidirá sempre sobre a quantidade total dos bilhetes requisitados.

3.ª — O custo de transporte de ida e volta, será pago na estação de partida, 24 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser efectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não fôr observado.

Na ocasião do pagamento receberá o organisador da excursão os bilhetes requisitados, ficando a seu cargo a sua distribuição pelos excursionistas que constitua o grupo. Os bilhetes levarão indicado o percurso e classe para que são validos, bem como o dia da partida e o ultimo dia de validade para o regresso.

§ 4.º — Quando, depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição, a viagem não venha a verificar-se por motivo alheio à responsabilidade da Companhia, reverterá a favor desta 10 % do custo total dos bilhetes, a titulo de indemnização, processando-se reembolso do que restar, a favor do requisitante, mediante pedido deste, dirigido por escrito, ao Engenheiro em Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro Portugueses.



§ 2.º — Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta, não obrigam a Companhia a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

Neste caso, seguidos os tramites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se der á ida, e metade desse custo se a interrupção se der á volta.

4.ª — A não se dar a circumstancia prevista mais adiante, no n.º 5 das Condições Gerais, os passageiros devem, tanto á ida como á volta, viajar sempre em grupo pelo mesmo comboio e nas carruagens ou compartimentos que a Companhia lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes que se apresentem fóra destas condições.

§ unico. — Quando as circumstancias lho permitirem, a Companhia concederá aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carruagens ou compartimentos reservados.

5.ª — Os bilhetes valem tão sómente para os comboios e trajectos nêles indicados. É permitido no entanto aos excursionistas que assim o preferam embarcarem á ida em qualquer das estações intermedias do percurso, no mesmo comboio em que siga o grupo procedente da estação de origem da excursão, e nas mesmas estações desembarcarem no regresso.

O preço dos bilhetes para estes excursionistas não sofrerá por este motivo dedução alguma; isto é, será cobrado como se os seus portadores embarcassem na estação de origem da excursão: entendendo-se que em tal caso elles desistem da parte do percurso não efectuado sem ficarem com o direito de, por esse facto, reclamarem qualquer indemnisação á Companhia.

§ unico. — É expressamente prohibido o desembarque de passageiros á ida em estações anteriores á de destino e o embarque á volta em estação diferente daquella onde se realizar a excursão, salvos os casos previstos na condição seguinte.

6.ª — É permitido a todo o grupo a paragem em qualquer estação intermédia do percurso da excursão, mediante pagamento de 10 % do preço de cada bilhete por cada estação de paragem, podendo todo o grupo retomar o comboio nessa mesma estação de paragem, ou em qualquer outra situada alem daquella, no sentido da marcha, e que previamente terá sido mencionada na respectiva requisição, **sem que este abandono de percurso seja contudo levado em conta no preço a cobrar por cada bilhete.** Em caso algum as paragens nas estações intermedias poderão dar lugar a qualquer aumento do praso de validade; e as correspondentes sobretaxas (10 % por cada paragem) serão englobadas no preço a cobrar pelos bilhetes a fornecer.

§ unico. — Como excepção ao que acima se preceitua, permitir-se-ha aos grupos que pretendam visitar Alcobaca, Batalha e Tomar, terminar a viagem de ida em Leiria ou Valado e começar a de regresso em Paialvo ou Chão de Maçãs, ou reciprocamente, pagando os seus bilhetes pelos preços correspondentes por esta tarifa á soma das distancias realmente percorridas em caminho de ferro e tendo em vista que a estação terminus da viagem de ida será considerada como estação de paragem para os efeitos da sobretaxa de 10 % acima estipulada para as paragens em estações intermedias.

Da mesma forma se procederá com os grupos que pretendam fazer a travessia da Serra da Estrela, os quais poderão terminar a viagem de ida em Pampilhosa e começar a de regresso em qualquer estação desde Guarda até Covilhã (ambas incluídas) ou inversamente.

7.ª — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

8.ª — Não é permitida a mudança de classe nem o seguimento além do ponto de destino da excursão, indicado nos bilhetes. Considerar-se-ha portanto sem bilhete o passageiro que ocupar lugar de luxo ou de classe diferente da do bilhete de que fôr portador ou o que fôr alem da estação de destino indicada no bilhete.

## Artigo 2.º

### COMBOIOS ESPECIAIS DE IDA E VOLTA

PREÇOS POR PASSAGEIRO E QUILOMETRO — 1.ª classe \$00,9 — 2.ª classe \$00,6 — 3.ª classe \$00,4

Com o minimo, por viagem de ida e volta de: \$32 em 1.ª cl.; \$24 em 2.ª cl.; e \$18 em 3.ª cl.

Taxa minima por comboio e quilometro a percorrer tanto á ida como á volta.....	1\$50
Minimo de cobrança de comboio.....	100\$00

**Percurso de material vasio.** — Tendo o comboio origem em estação onde não haja deposito de locomotivas, cobrar-se-ha além dos preços ou do minimo acima indicados a taxa de \$20 por quilometro, tanto á ida como á volta, aplicada ao trajecto entre a estação de origem do comboio e o deposito de locomotivas mais proximo, que disponha de máquinas de tipo apropriado.

O minimo de cobrança será de 10\$00, pela ida e volta da máquina e material vasio.



## Condições do artigo 2.º

1.ª — A requisição destes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverá ser feita por escrito com a antecedencia de 3 dias, pelo menos, ao Engenheiro em Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação de Santa Apolonia-Lisboa. Nessa requisição indicar-se-hão as estações de origem e de destino do comboio, a quantidade de passageiros que deverá viajar em cada classe e o tempo de demora na estação de destino, isto além de quaisquer outras informações que os requisitantes julguem convenientes.

2.ª — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer, quando o julgar conveniente, as requisições destes comboios.

3.ª — O requisitante deverá efectuar na estação de partida, pelo menos 48 horas antes da viagem, o pagamento total do preço do comboio, estabelecido pelo numero de passageiros para que fôr ajustado.

§ 1.º — Até realização deste pagamento subsiste, para a Companhia, o direito de não satisfazer a requisição.

§ 2.º — A Companhia só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, 24 horas depois deste haver depositado na estação de partida, 10 % da importancia do preço do comboio e contra pagamento da diferença entre o seu custo total e a importancia previamente depositada.

Os bilhetes levarão indicado o percurso e classe para que são validos bem como o dia da partida quer da viagem de ida quer da de regresso.

§ 3.º — Posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição e até 2 horas antes da partida do comboio, poderá pelo **requisitante** ser pedido qualquer suplemento de bilhetes na estação onde este tiver origem. A Companhia satisfará o pedido contra pagamento da importancia correspondente á applicação da presente tarifa, sempre que o serviço o permita.

4.ª — As requisições destes comboios especiais serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.ª) não fôr realisado com a antecedencia e pela forma nela estabelecida.

§ 1.º — Se depois de efectuado o deposito de que trata o § 2.º da condição 3.ª, ou se, depois de pago o custo do comboio este não se realisar por motivo extranho á responsabilidade da Companhia, reverterá a favor desta, a importancia daquele deposito ou 10 % do custo total do comboio, processando-se, neste caso, reembolso do que restar, a favor do requisitante, mediante pedido deste, dirigido por escrito ao Engenheiro em Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

§ 2.º — Se por culpa ou responsabilidade da Companhia, devidamente comprovada, fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada, será reembolsado ao requisitante, cumpridos os tramites estipulados no § antecedente, o custo total do comboio, se a interrupção da viagem tiver logar á ida, ou metade dessa importancia se a interrupção se der na viagem de regresso.

Em caso algum poderá a Companhia ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.ª — Os bilhetes para comboios especiais são nulos e sem valor para quaisquer outros, excepto quando se der a circumstancia prevista no n.º 5 das Condições Gerais.

6.ª — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. É-lhes prohibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes d'ele chegar ao seu termo; no segundo caso tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem.

É no entanto, permitido a todo o grupo deter-se em qualquer estação do percurso, mediante o pagamento no acto da aquisição dos bilhetes, de 50\$00 por paragem e fracção indivisivel de 12 horas de demora. Exceptuam-se do pagamento desta sobretaxa as paragens até 40 minutos pedidas pelos interessados para embarque de passageiros á ida ou desembarque á volta ou para refeições nas estações onde haja restaurante.

§ unico. — O pedido de paragem do grupo em qualquer estação intermedia deverá ser feito na requisição a que se refere a condição 1.ª do artigo 2.º desta tarifa. O tempo de demora na estação em que o grupo se detenha não será contado para o computo do praso de 24 horas dentro do qual deve ter logar o regresso da estação de destino do comboio como estabelece a condição seguinte.

7.ª — A viagem de volta deve começar dentro do praso maximo de 24 horas, contado da hora da chegada do comboio á estação de destino.

§ unico. — Poder-se-ha exceder este praso em mais um, até cinco periodos de 24 horas, a troco de pagamento da sobretaxa de 50\$00 por cada fracção indivisivel de 24 horas de aumento. Esta sobretaxa deve ser paga no acto da aquisição dos bilhetes.

Se o adiamento da volta, dentro dos limites marcados neste §, fôr requisitado depois de haver sido ajustada ou organizada a viagem, é elevada a 60\$00 a sobretaxa por cada nova fracção indivisivel de 24 horas de demora além das que primitivamente tiverem sido ajustadas, reservando-se entretanto a Companhia o direito de recusar-o e a plena liberdade de alterar em tal caso o horario e marcha do comboio de volta como julgar conveniente para o serviço geral.

8.ª — Não se regista bagagem nem quaisquer outros transportes para estes comboios especiais.

Os objectos de uso proprio dos passageiros, tais como: malas de mão, cestos, caixas, latas, sacos, baris, etc., com comidas ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas; velocipedes, motocicletes, pequenos apetrechos de caça ou de pesca, aparelhos fotograficos ou para observações, instrumentos musicais portateis, e mais artigos análogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Companhia, no fourgon, quando neste houver espaço disponivel sem prejuizo do necessario para o serviço do comboio.



Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no fourgon pelos proprios passageiros á partida, e por eles tambem serão retirados do fourgon á chegada.

9.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito da escolha do material com que hão-de ser formados estes comboios. Unicamente se compromete a compol-os com um numero certo e determinado de logares de qualquer das tres classes, tipo commum, em harmonia com o ajuste que fôr feito com o requisitante.

10.<sup>a</sup> — Estes comboios não poderão ser ornamentados nem levar nenhum distintivo ou sinal particular.

## Condições gerais

1.<sup>a</sup> — As taxas da presente tarifa serão applicadas, quando o trajecto abranja linhas de diferente concessão, á soma das respectivas distancias de applicação, tendo-se em conta uma só vez o minimo de cobrança

2.<sup>a</sup> — Aos grupos de passageiros viajando ao abrigo desta tarifa em comboios ordinarios ou especiais e que se destinem a estações acessiveis por duas vias diferentes, é facultado o efectuarem a viagem de ida por um lado e a de volta por outro, pagando porem a taxa correspondente ao percurso realmente efectuado.

3.<sup>a</sup> — Não se concedem meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

4.<sup>a</sup> — Os impostos de selo e de assistencia não estão incluídos nos preços nem nos minimos de cobrança da presente tarifa. Serão portanto cobrados á parte.

5.<sup>a</sup> — A pedido dos requisitantes poderá a Companhia anuir a que, dentro do praso de validade dos bilhetes, a viagem de regresso, tanto nas excursões em grupo pelos comboios ordinarios (art. 1.<sup>o</sup>) como nas excursões em comboios especiais (art. 2.<sup>o</sup>), se efectue isoladamente pelos comboios ordinarios. Neste caso porem será augmentado de 10 % do preço estabelecido por esta tarifa o custo de todos os bilhetes a fornecer ao promotor da excursão e estes levarão a indicação de serem validos para «Regresso isoladamente», entendendo-se que, se se tratar de excursão ao abrigo do art. 2.<sup>o</sup> desta tarifa, o requisitante desiste da realisação do comboio especial de regresso.

6.<sup>a</sup> — No que não seja contrario ao que a presente estipula ficam em vigor as condições da tarifa geral.

## Observação importante

Quando se trate de excursões promovidas por **Sociedades legalmente organisadas** em que só tomem parte os respectivos socios, *munidos dos competentes bilhetes de identidade*, é reduzido a 50 % o minimo de passageiros exigido para a constituição de cada grupo a transportar ao abrigo do art. 1.<sup>o</sup> desta tarifa.

Tratando-se de excursões promovidas por **Sociedades legalmente constituídas** que tenham por fim o *desenvolvimento do turismo*, ou por **Sociedades desportivas legalmente estabelecidas**, é reduzido a 25 % o minimo de passageiros exigido no art. 1.<sup>o</sup> da presente tarifa para a constituição de cada grupo, devendo neste caso as respectivas requisições *vir acompanhadas de uma lista nominal, em duplicado*, dos individuos que constituirem cada grupo.

As Sociedades que pretendam beneficiar desta concessão deverão comprovar a sua existencia legal enviando ao Engenheiro em Chefe da Exploração destes Caminhos de Ferro um exemplar dos seus estatutos, devidamente aprovados, que ficará em poder desta Companhia.

Nestes casos, as requisições a que se refere a condição 1.<sup>a</sup> do art. 1.<sup>o</sup> desta tarifa devem ser feitas em papel timbrado indicando a razão social e séde da Sociedade que organisa a excursão, e assinadas pelo respectivo Director ou Secretario, **com a declaração expressa**, de que o signatario da requisição assume inteira responsabilidade de todos os excursionistas serem socios da respectiva agremiação e estarem portanto em condições de beneficiarem desta concessão (redução do minimo de passageiros exigido pela tarifa para os casos gerais).

Esta tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial n.<sup>o</sup> 16 de grande velocidade, em vigor desde 1 de Abril de 1903.

Lisboa, 29 de Abril de 1914

O Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Trafego

Exp. 483

950 exemplares



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24 — GRANDE VELOCIDADE

PARA O TRANSPORTE DE

**Agua potavel, azeitona (com ou sem agua), batatas, flôres naturais (cortadas),  
frutas verdes, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga, queijo e tuberas**

**DE QUALQUER ESTAÇÃO DESTES CAMINHOS DE FERRO**

PARA AS DE

**LISBOA-ROCIO (para entrega nos mercados ou nos domicilios), LISBOA-MAR (remessas destinadas  
a exportação), SANTAREM, PAIALVO (Tomar),  
COIMBRA, AVEIRO, GAIA, CAMPANHÃ, FIGUEIRA DA FOZ, LEIRIA, PORTALEGRE, ELVAS  
CASTELO BRANCO, COVILHÃ E GUARDA**

**Em applicação desde 1 de Junho de 1914**

PREÇOS . . . . .	Para Lisboa-Rocio (mercados ou domicilios). . . . .	Tabela A
	Para os outros destinos acima indicados. . . . .	Tabela B

### CONDIÇÕES

1.ª — Nos preços da tabela **A** desta tarifa estão compreendidas as despesas de manutenção e a camionagem até aos mercados ou domicilios. Os preços da tabela **B** não compreendem porém nenhuma das despesas accessorias que serão cobradas em harmonia com a tarifa respectiva, tendo em vista o que abaixo se dispõe para as remessas de vagão completo.

2.ª — Esta tarifa só é applicavel ás remessas expedidas em portes pagos á partida e, salvo pedido em contrario, será applicada de officio a todas as remessas que sejam apresentadas a despacho nas condições estabelecidas na presente tarifa.

3.ª — Nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, as taxas serão calculadas pela soma das distancias de applicação.

4.ª — Nas remessas de detalhe cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatario, para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma análoga.

As marcas e o endereço devem ser reproduzidos pelos remetentes nas respectivas notas de expedição.

5.ª — Para os destinos a que são applicaveis os preços da tabela **B** desta tarifa, admitem-se expedições de vagão completo, com a carga minima de 5 toneladas ou pagando como tal. As operações de carga e descarga destas remessas (vagão completo) devem ser feitas por gente do expedidor ou consignatario e de sua conta e risco, não se cobrando por este motivo a parte das despesas de manutenção correspondentes áquelas duas operações.

6.ª — Para Lisboa-Mar (dependencia da estação de Lisboa-Caes dos Soldados) só se aceitam remessas, tanto de detalhe como de vagão completo, que se destinem a exportação por via maritima. Por estas remessas se cobrará, além do preço de transporte, calculado pela distancia até Lisboa-Caes dos Soldados e das respectivas despesas de manutenção, a taxa de embarque estipulada no n.º 1 do artigo 12.º da tarifa de despesas accessorias.

7.ª — A pedido do expedidor, expresso na respectiva nota de expedição, poderão ser transportadas ao abrigo desta tarifa as remessas que, satisfazendo ás demais condições da presente, se destinem ás estações de Azambuja até Braço de Prata ambas inclusivê, cobrando-se a taxa correspondente ao percurso **até á estação designada mais proxima** que se siga áquella a que a remessa se destina, isto é, Lisboa-Mar ou Santarem segundo o sentido do percurso. As remessas que da linha de Oeste se destinem á estação de Braço de Prata, ao abrigo desta condição, será applicado o preço correspondente á distancia até Lisboa-Caes dos Soldados como se se destinassem a Lisboa-Mar.



## — 2 — Regresso de taras

É concedido o regresso de taras em pequena velocidade nas condições seguintes:

- a) As taras a devolver serão as mesmas que hajam servido para acondicionamento de remessas em cheio, e em numero igual ou inferior;
- b) O retorno das taras será feito por uma só vez da estação destinataria da remessa em cheio para a respectiva estação expedidora, dentro do praso maximo de 30 dias a contar da data da expedição primitiva;
- c) O remetente das taras em retorno apresentará no acto de as expedir a carta de porte da remessa em cheio;
- d) O remetente das taras terá de comprar, na estação de chegada da remessa em cheio ou no Despacho Central donde as expeça, uma requisição de rotulos pela qual pagará a importancia de \$08 (sendo \$06 de imposto de selo para o Estado e \$02 de aviso de chegada) e os competentes rotulos de retorno em numero igual ao dos volumes de taras a devolver, ao preço de \$02 cada um quando a expedição seja feita nas estações de Caminhos de ferro, ou ao preço de \$04 quando a expedição das taras se faça nos Despachos Centraes.

Quando, ao abrigo do disposto na «**Observação importante**» inserta no final da presente tarifa, as taras a devolver tenham de transitar pelas linhas da Companhia da Beira Alta, o custo de cada rotulo será de \$04 para os volumes de taras a expedir nas estações ou de \$06 quando expedidos nos Despachos Centraes.

NOTAS — Aproveitam excepcionalmente desta concessão as taras que tenham servido a remessas em cheio destinadas á estação de Lisboa-Rocio que não está aberta ao serviço de pequena velocidade. Para os transportes das taras em retorno, que serão feitos sem responsabilidade para os Caminhos de Ferro nem para as Empresas de Camionagem que nêles intervenham, não são exigidas notas de expedição e as taras serão retiradas na estação de destino em troca do talão de cada rotulo.

### Observação importante

As remessas de ou para estações da linha da Beira Baixa que, em virtude do principio estabelecido para o seguimento do trafego pela via mais curta, tenham de passar pelas linhas da Companhia da Beira Alta será aplicada esta tarifa nas seguintes condições:

**No percurso de C. P.** — Cobra-se o preço que por esta tarifa corresponda ao numero total de kilometros a percorrer nas linhas desta Companhia, mais as despesas de manutenção que corresponderiam a uma remessa de trafego puramente interno (por tonelada — \$40 nas remessas de detalhe ou \$20 nas de vagão completo).

**No percurso de B. A.** — Cobra-se por cada tonelada os preços que a seguir se indicam e que já compreendem as despesas accessorias para aquella Companhia:

De Pampilhosa a Guarda ou vice-versa	Remessas de detalhe.....	4\$82
	Remessas de vagão completo.....	4\$55

**Disposição geral** — Em tudo o que não fôr contrario ao que na presente se estabelece, estes transportes ficam subordinados ás disposições da tarifa geral e de despesas accessorias em vigor.

Pelo que respeita aos generos destinados a consumo em Lisboa, ficam os respectivos transportes subordinados, no que não fôr contrario ás disposições da presente, á tarifa de camionagem em Lisboa e seu anexo (Roteiro) combinada com a Empresa Geral de Transportes Limitada, e em vigor desde 10 de Março de 1913.

A presente anula e substitue a tarifa especial interna n.º 24 de grande velocidade, em vigor desde 20 de Fevereiro de 1910.

Lisboa, 29 de Abril de 1914.

O Engenheiro Sub-Director

Ferreira de Mesquita

Expediente n.º 846

Exploração — Serviço do Trafego



# TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24—GRANDE VELOCIDADE

## Tabela A

Preços directos de transporte,  
incluidas todas as despesas de manutenção, camionagem  
e operação de despacho na alfandega



Quilometros	Até 40 quilogramas			Mais de 40 até 50 quilogramas			Mais de 50 até 60 quilogramas			Mais de 60 até 70 quilogramas		
	Praças	Domicilios		Praças	Domicilios		Praças	Domicilios		Praças	Domicilios	
		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas
1 a 10.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
11 a 15.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
16 a 20.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
21 a 25.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
26 a 30.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
31 a 35.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
36 a 40.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
41 a 45.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$25	\$28	\$30
46 a 50.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$26	\$29	\$31
51 a 55.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$24	\$27	\$29	\$27	\$30	\$32
56 a 60.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$25	\$28	\$30	\$28	\$31	\$33
61 a 65.....	\$21	\$24	\$26	\$22	\$25	\$27	\$26	\$29	\$31	\$29	\$32	\$34
66 a 70.....	\$21	\$24	\$26	\$23	\$26	\$28	\$27	\$30	\$32	\$30	\$33	\$35
71 a 75.....	\$21	\$24	\$26	\$24	\$27	\$29	\$28	\$31	\$33	\$31	\$34	\$36
76 a 80.....	\$21	\$24	\$26	\$25	\$28	\$30	\$28	\$31	\$33	\$32	\$35	\$37
81 a 85.....	\$21	\$24	\$26	\$25	\$28	\$30	\$29	\$32	\$34	\$33	\$36	\$38
86 a 90.....	\$22	\$25	\$27	\$26	\$29	\$31	\$30	\$33	\$35	\$34	\$37	\$39
91 a 95.....	\$23	\$26	\$28	\$27	\$30	\$32	\$31	\$34	\$36	\$35	\$38	\$40
96 a 100.....	\$23	\$26	\$28	\$28	\$31	\$33	\$32	\$35	\$37	\$36	\$39	\$41
101 a 105.....	\$24	\$27	\$29	\$28	\$31	\$33	\$33	\$36	\$38	\$37	\$40	\$42
106 a 110.....	\$24	\$27	\$29	\$29	\$32	\$34	\$34	\$37	\$39	\$38	\$41	\$43
111 a 115.....	\$25	\$28	\$30	\$30	\$33	\$35	\$34	\$37	\$39	\$39	\$42	\$44
116 a 120.....	\$25	\$28	\$30	\$30	\$33	\$35	\$35	\$38	\$40	\$40	\$43	\$45
121 a 125.....	\$26	\$29	\$31	\$31	\$34	\$36	\$36	\$39	\$41	\$41	\$44	\$46
126 a 130.....	\$26	\$29	\$31	\$32	\$35	\$37	\$37	\$40	\$42	\$42	\$45	\$47
131 a 135.....	\$27	\$30	\$32	\$32	\$35	\$37	\$38	\$41	\$43	\$43	\$46	\$48
136 a 140.....	\$27	\$30	\$32	\$33	\$36	\$38	\$38	\$41	\$43	\$44	\$47	\$49
141 a 145.....	\$28	\$31	\$33	\$34	\$37	\$39	\$39	\$42	\$44	\$45	\$48	\$50
146 a 150.....	\$28	\$31	\$33	\$34	\$37	\$39	\$40	\$43	\$45	\$46	\$49	\$51
151 a 155.....	\$29	\$32	\$34	\$35	\$38	\$40	\$41	\$44	\$46	\$47	\$50	\$52
156 a 160.....	\$30	\$33	\$35	\$36	\$39	\$41	\$42	\$45	\$47	\$48	\$51	\$53
161 a 165.....	\$30	\$33	\$35	\$36	\$39	\$41	\$42	\$45	\$47	\$49	\$52	\$54
166 a 170.....	\$31	\$34	\$36	\$37	\$40	\$42	\$43	\$46	\$48	\$49	\$52	\$54
171 a 175.....	\$31	\$34	\$36	\$38	\$41	\$43	\$44	\$47	\$49	\$50	\$53	\$55



Mais de 70 até 80 quilogramas			Mais de 80 até 90 quilogramas			Mais de 90 até 100 quilogramas			Além de 100 cada 10 quilogramas mais			Quilômetros
Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		
	1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas	
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$01,203	\$01,403	\$01,603	..... 1 a 10
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$01,354	\$01,554	\$01,754	..... 11 a 15
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$01,505	\$01,705	\$01,905	..... 16 a 20
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$01,656	\$01,856	\$02,056	..... 21 a 25
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$01,808	\$02,008	\$02,208	..... 26 a 30
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$30	\$32	\$34	\$01,959	\$02,159	\$02,359	..... 31 a 35
\$27	\$30	\$32	\$29	\$32	\$34	\$32	\$34	\$36	\$02,110	\$02,310	\$02,510	..... 36 a 40
\$28	\$31	\$33	\$30	\$33	\$35	\$33	\$35	\$37	\$02,261	\$02,461	\$02,661	..... 41 a 45
\$29	\$32	\$34	\$32	\$35	\$37	\$35	\$37	\$39	\$02,412	\$02,612	\$02,812	..... 46 a 50
\$30	\$33	\$35	\$33	\$36	\$38	\$36	\$38	\$40	\$02,564	\$02,764	\$02,964	..... 51 a 55
\$31	\$34	\$36	\$34	\$37	\$39	\$38	\$40	\$42	\$02,715	\$02,915	\$03,115	..... 56 a 60
\$32	\$35	\$37	\$36	\$39	\$41	\$39	\$41	\$43	\$02,866	\$03,066	\$03,266	..... 61 a 65
\$34	\$37	\$39	\$37	\$40	\$42	\$41	\$43	\$45	\$03,017	\$03,217	\$03,417	..... 66 a 70
\$35	\$38	\$40	\$39	\$42	\$44	\$42	\$44	\$46	\$03,168	\$03,368	\$03,568	..... 71 a 75
\$36	\$39	\$41	\$40	\$43	\$45	\$44	\$46	\$48	\$03,320	\$03,520	\$03,720	..... 76 a 80
\$37	\$40	\$42	\$41	\$44	\$46	\$45	\$47	\$49	\$03,471	\$03,671	\$03,871	..... 81 a 85
\$38	\$41	\$43	\$43	\$46	\$48	\$47	\$49	\$51	\$03,622	\$03,822	\$04,022	..... 86 a 90
\$40	\$43	\$45	\$44	\$47	\$49	\$48	\$50	\$52	\$03,773	\$03,973	\$04,173	..... 91 a 95
\$41	\$44	\$46	\$45	\$48	\$50	\$50	\$52	\$54	\$03,924	\$04,124	\$04,324	..... 96 a 100
\$42	\$45	\$47	\$47	\$50	\$52	\$51	\$53	\$55	\$04,057	\$04,257	\$04,457	..... 101 a 105
\$43	\$46	\$48	\$48	\$51	\$53	\$52	\$54	\$56	\$04,189	\$04,389	\$04,589	..... 106 a 110
\$44	\$47	\$49	\$49	\$52	\$54	\$54	\$56	\$58	\$04,321	\$04,521	\$04,721	..... 111 a 115
\$45	\$48	\$50	\$50	\$53	\$55	\$55	\$57	\$59	\$04,454	\$04,654	\$04,854	..... 116 a 120
\$46	\$49	\$51	\$51	\$54	\$56	\$56	\$58	\$60	\$04,586	\$04,786	\$04,986	..... 121 a 125
\$47	\$50	\$52	\$52	\$55	\$57	\$58	\$60	\$62	\$04,718	\$04,918	\$05,118	..... 126 a 130
\$48	\$51	\$53	\$54	\$57	\$59	\$59	\$61	\$63	\$04,851	\$05,051	\$05,251	..... 131 a 135
\$49	\$52	\$54	\$55	\$58	\$60	\$60	\$62	\$64	\$04,983	\$05,183	\$05,383	..... 136 a 140
\$50	\$53	\$55	\$56	\$59	\$61	\$62	\$64	\$66	\$05,115	\$05,315	\$05,515	..... 141 a 145
\$51	\$54	\$56	\$57	\$60	\$62	\$63	\$65	\$67	\$05,247	\$05,447	\$05,647	..... 146 a 150
\$53	\$56	\$58	\$58	\$61	\$63	\$64	\$66	\$68	\$05,380	\$05,580	\$05,780	..... 151 a 155
\$54	\$57	\$59	\$60	\$63	\$65	\$66	\$68	\$70	\$05,512	\$05,712	\$05,912	..... 156 a 160
\$55	\$58	\$60	\$61	\$64	\$66	\$67	\$69	\$71	\$05,644	\$05,844	\$06,044	..... 161 a 165
\$56	\$59	\$61	\$62	\$65	\$67	\$68	\$70	\$72	\$05,777	\$05,977	\$06,177	..... 166 a 170
\$57	\$60	\$62	\$63	\$66	\$68	\$70	\$72	\$74	\$05,909	\$06,109	\$06,309	..... 171 a 175



Quilômetros	Até 40 quilogramas			Mais de 40 até 50 quilogramas			Mais de 50 até 60 quilogramas			Mais de 60 até 70 quilogramas		
	Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios	
		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas
176 a 180.....	\$32	\$35	\$37	\$38	\$41	\$43	\$45	\$48	\$50	\$51	\$54	\$56
181 a 185.....	\$32	\$35	\$37	\$39	\$42	\$44	\$46	\$49	\$51	\$52	\$55	\$57
186 a 190.....	\$33	\$36	\$38	\$40	\$43	\$45	\$46	\$49	\$51	\$53	\$56	\$58
191 a 195.....	\$33	\$36	\$38	\$40	\$43	\$45	\$47	\$50	\$52	\$54	\$57	\$59
196 a 200.....	\$34	\$37	\$39	\$41	\$44	\$46	\$48	\$51	\$53	\$55	\$58	\$60
201 a 205.....	\$34	\$37	\$39	\$42	\$45	\$47	\$49	\$52	\$54	\$56	\$59	\$61
206 a 210.....	\$35	\$38	\$40	\$42	\$45	\$47	\$49	\$52	\$54	\$57	\$60	\$62
211 a 215.....	\$35	\$38	\$40	\$43	\$46	\$48	\$50	\$53	\$55	\$57	\$60	\$62
216 a 220.....	\$36	\$39	\$41	\$43	\$46	\$48	\$51	\$54	\$56	\$58	\$61	\$63
221 a 225.....	\$36	\$39	\$41	\$44	\$47	\$49	\$51	\$54	\$56	\$59	\$62	\$64
226 a 230.....	\$36	\$39	\$41	\$44	\$47	\$49	\$52	\$55	\$57	\$60	\$63	\$65
231 a 235.....	\$37	\$40	\$42	\$45	\$48	\$50	\$53	\$56	\$58	\$60	\$63	\$65
236 a 240.....	\$37	\$40	\$42	\$45	\$48	\$50	\$53	\$56	\$58	\$61	\$64	\$66
241 a 245.....	\$38	\$41	\$43	\$46	\$49	\$51	\$54	\$57	\$59	\$62	\$65	\$67
246 a 250.....	\$38	\$41	\$43	\$46	\$49	\$51	\$55	\$58	\$60	\$63	\$66	\$68
251 a 255.....	\$39	\$42	\$44	\$47	\$50	\$52	\$55	\$58	\$60	\$64	\$67	\$69
256 a 260.....	\$39	\$42	\$44	\$47	\$50	\$52	\$56	\$59	\$61	\$64	\$67	\$69
261 a 265.....	\$39	\$42	\$44	\$48	\$51	\$53	\$56	\$59	\$61	\$65	\$68	\$70
266 a 270.....	\$40	\$43	\$45	\$49	\$52	\$54	\$57	\$60	\$62	\$66	\$69	\$71
271 a 275.....	\$40	\$43	\$45	\$49	\$52	\$54	\$58	\$61	\$63	\$67	\$70	\$72
276 a 280.....	\$41	\$44	\$46	\$50	\$53	\$55	\$58	\$61	\$63	\$67	\$70	\$72
281 a 285.....	\$41	\$44	\$46	\$50	\$53	\$55	\$59	\$62	\$64	\$68	\$71	\$73
286 a 290.....	\$42	\$45	\$47	\$51	\$54	\$56	\$60	\$63	\$65	\$69	\$72	\$74
291 a 295.....	\$42	\$45	\$47	\$51	\$54	\$56	\$60	\$63	\$65	\$70	\$73	\$75
296 a 300.....	\$43	\$46	\$48	\$52	\$55	\$57	\$61	\$64	\$66	\$70	\$73	\$75
301 a 305.....	\$43	\$46	\$48	\$52	\$55	\$57	\$62	\$65	\$67	\$71	\$74	\$76
306 a 310.....	\$43	\$46	\$48	\$53	\$56	\$58	\$62	\$65	\$67	\$72	\$75	\$77
311 a 315.....	\$44	\$47	\$49	\$53	\$56	\$58	\$63	\$66	\$68	\$72	\$75	\$77
316 a 320.....	\$44	\$47	\$49	\$54	\$57	\$59	\$63	\$66	\$68	\$73	\$76	\$78
321 a 325.....	\$44	\$47	\$49	\$54	\$57	\$59	\$64	\$67	\$69	\$74	\$77	\$79
326 a 330.....	\$45	\$48	\$50	\$55	\$58	\$60	\$65	\$68	\$70	\$74	\$77	\$79
331 a 335.....	\$45	\$48	\$50	\$55	\$58	\$60	\$65	\$68	\$70	\$75	\$78	\$80
336 a 340.....	\$46	\$49	\$51	\$56	\$59	\$61	\$66	\$69	\$71	\$76	\$79	\$81
341 a 345.....	\$46	\$49	\$51	\$56	\$59	\$61	\$66	\$69	\$71	\$76	\$79	\$81
346 a 350.....	\$46	\$49	\$51	\$57	\$60	\$62	\$67	\$70	\$72	\$77	\$80	\$82



Mais de 70 até 80 quilogramas			Mais de 80 até 90 quilogramas			Mais de 90 até 100 quilogramas			Além de 100 cada 10 quilogramas mais			Quilômetros
Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		
	1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas		1. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas	
\$58	\$61	\$63	\$64	\$67	\$69	\$71	\$73	\$75	\$06,044	\$06,244	\$06,444	176 a 180
\$59	\$62	\$64	\$66	\$69	\$71	\$72	\$74	\$76	\$06,174	\$06,374	\$06,574	181 a 185
\$60	\$63	\$65	\$67	\$70	\$72	\$74	\$76	\$78	\$06,306	\$06,506	\$06,706	186 a 190
\$61	\$64	\$66	\$68	\$71	\$73	\$75	\$77	\$79	\$06,438	\$06,638	\$06,838	191 a 195
\$62	\$65	\$67	\$69	\$72	\$74	\$76	\$78	\$80	\$06,570	\$06,770	\$06,970	196 a 200
\$63	\$66	\$68	\$70	\$73	\$75	\$77	\$79	\$81	\$06,680	\$06,880	\$07,080	201 a 205
\$64	\$67	\$69	\$71	\$74	\$76	\$78	\$80	\$82	\$06,790	\$06,990	\$07,190	206 a 210
\$65	\$68	\$70	\$72	\$75	\$77	\$79	\$81	\$83	\$06,900	\$07,100	\$07,300	211 a 215
\$66	\$69	\$71	\$73	\$76	\$78	\$81	\$83	\$85	\$07,010	\$07,210	\$07,410	216 a 220
\$66	\$69	\$71	\$74	\$77	\$79	\$82	\$84	\$86	\$07,120	\$07,320	\$07,520	221 a 225
\$67	\$70	\$72	\$75	\$78	\$80	\$83	\$85	\$87	\$07,230	\$07,430	\$07,630	226 a 230
\$68	\$71	\$73	\$76	\$79	\$81	\$84	\$86	\$88	\$07,340	\$07,540	\$07,740	231 a 235
\$69	\$72	\$74	\$77	\$80	\$82	\$85	\$87	\$89	\$07,450	\$07,650	\$07,850	236 a 240
\$70	\$73	\$75	\$78	\$81	\$83	\$86	\$88	\$90	\$07,560	\$07,760	\$07,960	241 a 245
\$71	\$74	\$76	\$79	\$82	\$84	\$87	\$89	\$91	\$07,670	\$07,870	\$08,070	246 a 250
\$72	\$75	\$77	\$80	\$83	\$85	\$88	\$90	\$92	\$07,780	\$07,980	\$08,180	251 a 255
\$73	\$76	\$78	\$81	\$84	\$86	\$89	\$91	\$93	\$07,890	\$08,090	\$08,290	256 a 260
\$73	\$76	\$78	\$82	\$85	\$87	\$90	\$92	\$94	\$08,000	\$08,200	\$08,400	261 a 265
\$74	\$77	\$79	\$83	\$86	\$88	\$92	\$94	\$96	\$08,110	\$08,310	\$08,510	266 a 270
\$75	\$78	\$80	\$84	\$87	\$89	\$93	\$95	\$97	\$08,220	\$08,420	\$08,620	271 a 275
\$76	\$79	\$81	\$85	\$88	\$90	\$94	\$96	\$98	\$08,330	\$08,530	\$08,730	276 a 280
\$77	\$80	\$82	\$86	\$89	\$91	\$95	\$97	\$99	\$08,440	\$08,640	\$08,840	281 a 285
\$78	\$81	\$83	\$87	\$90	\$92	\$96	\$98	1\$00	\$08,550	\$08,750	\$08,950	286 a 290
\$79	\$82	\$84	\$88	\$91	\$93	\$97	\$99	1\$01	\$08,660	\$08,860	\$09,060	291 a 295
\$80	\$83	\$85	\$89	\$92	\$94	\$98	1\$00	1\$02	\$08,770	\$08,970	\$09,170	296 a 300
\$80	\$83	\$85	\$90	\$93	\$95	\$99	1\$01	1\$03	\$08,865	\$09,065	\$09,265	301 a 305
\$81	\$84	\$86	\$91	\$94	\$96	1\$00	1\$02	1\$04	\$08,959	\$09,159	\$09,359	306 a 310
\$82	\$85	\$87	\$91	\$94	\$96	1\$01	1\$03	1\$05	\$09,054	\$09,254	\$09,454	311 a 315
\$83	\$86	\$88	\$92	\$95	\$97	1\$02	1\$04	1\$06	\$09,148	\$09,348	\$09,548	316 a 320
\$83	\$86	\$88	\$93	\$96	\$98	1\$03	1\$05	1\$07	\$09,243	\$09,443	\$09,643	321 a 325
\$84	\$87	\$89	\$94	\$97	\$99	1\$04	1\$06	1\$08	\$09,337	\$09,537	\$09,737	326 a 330
\$85	\$88	\$90	\$95	\$98	1\$00	1\$05	1\$07	1\$09	\$09,432	\$09,632	\$09,832	331 a 335
\$86	\$89	\$91	\$96	\$99	1\$01	1\$06	1\$08	1\$10	\$09,526	\$09,726	\$09,926	336 a 340
\$86	\$89	\$91	\$97	1\$00	1\$02	1\$07	1\$09	1\$11	\$09,621	\$09,821	\$10,021	341 a 345
\$87	\$90	\$92	\$97	1\$00	1\$02	1\$08	1\$10	1\$12	\$09,715	\$09,915	\$10,115	346 a 350



# TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24 — GRANDE VELOCIDADE

**TABELA B** — Preços por tonelada (não incluídas as despesas acessórias)

Quilometros	Remessas de		Quilometros	Remessas de		Quilometros	Remessas de	
	detalhe	vagão completo		detalhe	vagão completo		detalhe	vagão completo
1 a 10.....	531	531	171 a 175.....	5301	4568	336 a 340.....	8563	7587
11 a 15.....	546	546	176 a 180.....	5315	4579	341 a 345.....	8573	7597
16 a 20.....	561	561	181 a 185.....	5328	4590	346 a 350.....	8582	8506
21 a 25.....	576	576	186 a 190.....	5341	5301	351 a 355.....	8591	8516
26 a 30.....	591	591	191 a 195.....	5354	5312	356 a 360.....	9501	8525
31 a 35.....	1506	1506	196 a 200.....	5367	5323	361 a 365.....	9510	8535
36 a 40.....	1521	1521	201 a 205.....	5378	5332	366 a 370.....	9520	8544
41 a 45.....	1537	1537	206 a 210.....	5389	5342	371 a 375.....	9529	8554
46 a 50.....	1552	1552	211 a 215.....	6300	5351	376 a 380.....	9539	8563
51 a 55.....	1567	1567	216 a 220.....	6311	5361	381 a 385.....	9548	8573
56 a 60.....	1582	1582	221 a 225.....	6322	5370	386 a 390.....	9558	8582
61 a 65.....	1597	1597	226 a 230.....	6333	5380	391 a 395.....	9567	8591
66 a 70.....	2512	2512	231 a 235.....	6341	5389	396 a 400.....	9576	9501
71 a 75.....	2527	2527	236 a 240.....	6355	5398	401 a 405.....	9586	9510
76 a 80.....	2542	2542	241 a 245.....	6366	6308	406 a 410.....	9595	9520
81 a 85.....	2558	2558	246 a 250.....	6377	6317	411 a 415.....	10505	9529
86 a 90.....	2573	2573	251 a 255.....	6388	6327	416 a 420.....	10514	9539
91 a 95.....	2588	2588	256 a 260.....	6399	6336	421 a 425.....	10524	9548
96 a 100.....	3503	3503	261 a 265.....	7310	6346	426 a 430.....	10533	9558
101 a 105.....	3516	3514	266 a 270.....	7321	6355	431 a 435.....	10543	9567
106 a 110.....	3529	3525	271 a 275.....	7332	6365	436 a 440.....	10552	9577
111 a 115.....	3543	3536	276 a 280.....	7343	6374	441 a 445.....	10562	9586
116 a 120.....	3556	3547	281 a 285.....	7354	6384	446 a 450.....	10571	9595
121 a 125.....	3569	3558	286 a 290.....	7365	6393	451 a 455.....	10580	10505
126 a 130.....	3582	3569	291 a 295.....	7376	7302	456 a 460.....	10590	10514
131 a 135.....	3596	3580	296 a 300.....	7387	7312	461 a 465.....	10599	10524
136 a 140.....	4509	3591	301 a 305.....	7397	7321	466 a 470.....	11509	10533
141 a 145.....	4522	4502	306 a 310.....	8506	7331	471 a 475.....	11518	10543
146 a 150.....	4535	4513	311 a 315.....	8516	7340	476 a 480.....	11528	10552
151 a 155.....	4548	4524	316 a 320.....	8525	7350	481 a 485.....	11537	10562
156 a 160.....	4562	4535	321 a 325.....	8535	7359	486 a 490.....	11547	10571
161 a 165.....	4575	4546	326 a 330.....	8544	7369	491 a 495.....	11556	10580
166 a 170.....	4588	4557	331 a 335.....	8554	7378	496 a 500.....	11565	10590



# TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 16--Grande e pequena velocidade

Em applicação desde 24 de Abril de 1914

## Material circulante de Caminhos de ferro, Vehiculos terrestres, Barcos, Aeroplanos, etc.

SEGUNDO A SEGUINTE

### Classificação

Mercadorias	Série	Mercadorias	Série
Aeroplanos . . . . .	7	Geradores de vapor, montados ou não sobre rodas	8
Ascensores (apparelhos d'elevação). . . . .	8	Lanchas . . . . .	7
Automoveis armados . . . . .	7	Locomotivas apagadas, transitando sobre as suas próprias rodas, não pesando mais de 30 tone- ladas cada . . . . .	2
Automoveis desarmados (tanto o jogo como a caixa)	8	Idem, pesando mais de 30 toneladas cada . . . . .	1
Balões (aerostatos) . . . . .	8	Locomotivas desmontadas . . . . .	8
Balões dirigiveis . . . . .	7	Locomotivas montadas, transportadas sobre vagões	7
Barcos . . . . .	7	Locomoveis, montados ou não sobre rodas . . . . .	8
Bicyclos (ou velocipedes) com ou sem motor . . . . .	8	Machinas agricolas não designadas, montadas ou não sobre rodas . . . . .	8
Bombas d'incendio montadas sobre rodas . . . . .	7	Machinas não designadas, montadas ou não sobre rodas . . . . .	8
Bombas d'incendio desmontadas. . . . .	8	Material de incendio desmontado . . . . .	8
Botes . . . . .	7	Material de incendio montado sobre rodas . . . . .	7
Caixas de vehiculos armadas . . . . .	7	Reparos (artilharia) montados sobre rodas . . . . .	7
Caldeiras montadas ou não sobre rodas . . . . .	8	Reparos (artilharia) desmontados . . . . .	8
Caminheiras montadas ou não sobre rodas. . . . .	8	Tenders armados sobre vagões . . . . .	7
Camions vazio armados, montados ou não sobre rodas . . . . .	7	Tenders desarmados (tanto a caixa como o leito)	8
Canôas. . . . .	7	Tenders transitando sobre as suas próprias rodas, não pesando mais de 10 toneladas cada . . . . .	4
Carretas montadas ou não sobre rodas. . . . .	7	Idem, pesando mais de 10 toneladas cada . . . . .	3
Carretas desmontadas . . . . .	8	Vagões de caminho de ferro, armados, carregados sobre vagões . . . . .	7
Carroças montadas ou não sobre rodas . . . . .	7	Vagões de caminho de ferro desarmados (tanto a caixa como o leito) . . . . .	8
Carroças desmontadas . . . . .	8	Vagões de caminho de ferro transitando sobre as suas próprias rodas não pesando mais de 10 to- neladas cada . . . . .	6
Carruagens não designadas, armadas e montadas ou não sobre rodas . . . . .	7	Idem, pesando mais de 10 toneladas cada. . . . .	5
Carruagens não designadas, desarmadas (tanto o jogo como a caixa) . . . . .	8	Vagonetas . . . . .	8
Carruagens de caminho de ferro transitando sobre as suas próprias rodas, comprehendidas as auto- motoras apagadas, não pesando mais de 10 to- neladas cada . . . . .	6	Vehiculos para transportes terrestres, não designa- dos, montados sobre rodas . . . . .	7
Idem, pesando mais de 10 toneladas cada . . . . .	5	Idem, desmontados . . . . .	8
Carruagens de caminho de ferro, armadas sobre vagões. . . . .	7	Viaturas militares, montadas sobre rodas . . . . .	7
Carruagens de caminho de ferro desarmadas (tanto a caixa como o leito . . . . .	8	Viaturas militares, desmontadas. . . . .	8
Ceifeiras simples ou atadeiras, montadas ou não sobre rodas . . . . .	8	Zorras montadas ou não sobre rodas . . . . .	8
Cilindros compressores armados (galgas) . . . . .	8	Zorras «Decauville» montadas sobre rodas. . . . .	8
Debulhadoras montadas ou não sobre rodas . . . . .	8		
Embarcações . . . . .	7		



§ 1.º — Preços de applicação geral

		Grande velocidade	Pequena velocidade
1. <sup>a</sup> série — Por unidade e kilometro. . . . .		\$60	\$31,050
2. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$40	\$20,700
3. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$30	\$15,525
4. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$20	\$10,350
5. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$12	\$06,210
6. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$10	\$05,175
7. <sup>a</sup> » — Por tonelada e kilometro. . . . .		\$12,6	\$06,521 (a)
8. <sup>a</sup> » — » » » » . . . . .		\$10	\$03,130 (b)
(a) Minimo de peso a taxar por vehiculo ou embarcação . . . . .			1.000 kilogrammas
(b) » » » » » . . . . .			50 »

§ 2.º — Preços especiaes de grande velocidade

Transporte de carros automoveis para passageiros entre quaesquer estações d'esta Companhia

Minimo de percurso ou pagando como tal. . . . .	50 kilometros
Preço por veículo e kilometro . . . . .	\$10
Maximo cobravel por veículo . . . . .	20\$00
Manutenção . . . . .	\$70

Estes preços poderão ainda ser applicaveis aos transportes em pequena velocidade, pagando porém metade do que corresponde ao transporte e ao maximo cobravel.

## Condições relativas à grande velocidade

1.<sup>a</sup> — **Comboios** — Esta Companhia só se obriga a effectuar o transporte dos automoveis nos comboios que, conforme o horario em vigor, fazem serviço de grande velocidade sem restrições.

2.<sup>a</sup> — **Concessão especial** — O transporte de automoveis pertencentes aos socios do «Automovel Club Portugal» ou de qualquer outro Club Automobilista, legalmente constituido, que de futuro se estabeleça, effectuar-se-ha em grande velocidade, pagando, comtudo, a taxa correspondente a pequena velocidade. Para gozar d'esta concessão é indispensavel que o socio expedidor apresente o seu bilhete de identidade, do qual deverá constar o numero do automovel que pretende expedir.

Na nota de expedição será indicado o nome do Club, o numero do socio e o do automovel.

3.<sup>a</sup> — Massas de peso indivisivel de 3.000 kilogrammas e volumes cujo comprimento exceda a 6<sup>m</sup>.5 — Só serão accites para transporte mediante ajuste prévio.

### Condições relativas á pequena velocidade

1.<sup>a</sup> — **Peso maximo para a 7.<sup>a</sup> serie** — Os vehiculos taxados por esta serie não devem exceder o peso de 10.000 kilos. Os que excedam este peso, só serão accites para transporte mediante ajuste prévio.

2.<sup>a</sup> — **Volumes cujo comprimento exceda 6<sup>m</sup>,5** — Os objectos de comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5 e de peso indivisivel inferior a 3.000 kilogrammas, serão taxados pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam segundo a classificação da mercadoria, mas com sujeição aos seguintes minimos ou pagando como tal:

12 toneladas, para os objectos de mais de 6<sup>m</sup>,5 até 13 metros.

18 " " " " " " " 13 metros até 19<sup>m</sup>,5.

§ unico — Juntamente com os volumes que não attingam os minimos de peso n'esta condição fixados, será transportada gratuitamente, até preenchimento dos respectivos minimos, a carga meuda pertencente á mesma remessa.

3.<sup>a</sup> — **Massas indivisíveis de 3.000 até 15.000 kilogrammas, cujo comprimento não exceda 6<sup>m</sup>,5 metros** — Ao transporte d'estes volumes, quando constituídos por mercadorias ao abrigo d'esta tarifa, serão applicados os preços que lhes correspondam, augmentados com as seguintes sobretaxas:

15 % para os pesos indivisíveis de 3.000 até 5.000 kilogrammas.

25 % " " " " " mais de 5.000 até 10.000 kilogrammas.

[illegible]

4.<sup>a</sup> — **Massas indivisíveis** cujo comprimento exceda 6<sup>m</sup>,5 até o maximo de 19<sup>m</sup>,5 — Estes volumes ficam sujeitos ás sobretaxas da condição 3.<sup>a</sup> e aos minimos de peso fixados na condição 2.<sup>a</sup>



5.<sup>a</sup> — **Carga e descarga dos volumes indivisiveis de 3.000 a 15.000 kilos e do material e vehiculos ou embarcações, carregados sobre vagões** — Incumbe aos expedidores e consignatarios effectuar com gente sua e por sua conta e risco a carga e descarga dos vagões dentro de 12 horas uteis, contadas do momento em que o vagão é posto á sua disposição; ultrapassado este praso, será processado estacionamento de accordo com a tarifa de despesas accessorias isto se a Companhia não preferir proceder á carga e descarga, cobrando n'este caso os direitos correspondentes.

## CONDIÇÕES GERAES

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

2.<sup>a</sup> — **Transportes não previstos n'esta tarifa.** — Serão taxados pelos preços da 8.<sup>a</sup> série os camions ou capitonnés (carros de mudança) sem motor mechanico carregados com mobilia e quaesquer vehiculos não designados que não pezem mais de 200 kilogrammas nem occupem espaço superior a 2 metros cubicos.

3.<sup>a</sup> — **Isenção de responsabilidade no transporte de automoveis para passageiros.** — Esta Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por atrasos, perdas, avarias, ou incendio que possam dar-se por accidentes ou quaesquer outros motivos e bem assim pelas difficuldades que os expedidores ou consignatarios possam eventualmente encontrar nas estações desprovidas de caes de topo.

4.<sup>a</sup> — **Accessorios comprehendidos nos vehiculos.** — Só é permittido transportar nos automoveis, pneumaticos, protectores ou outras peças sobrecellentes de que é uso os carros virem providos.

Nos automoveis não é permittido transportar recipientes com gasolina ou qualquer outro liquido inflammavel nem quaesquer objectos que não sejam propriamente accessorios do vehiculo.

5.<sup>a</sup> — **Admissão do material circulante.** — O material circulando sobre as suas proprias rodas, deve ser entregue collocado sobre os rails, e não será acceite a despacho, sem que o Serviço de Material e Tracção d'esta Companhia o julgue apto á circulação; o mesmo Serviço determinará o peso effectivo de cada locomotiva e tender.

6.<sup>a</sup> — **Lubrificação do material circulante.** — É concedido o transporte gratuito, em 3.<sup>a</sup> classe, nos comboios em que circule o material, a um encarregado do expedidor, que fará de conta d'este a lubrificação dos vehiculos.

7.<sup>a</sup> — **Prasos de transporte.** — Esta Companhia reserva-se a faculdade de ampliar o praso regulamentar do transporte, em 24 horas mais, por fracção indivisivel de 100 kilometros.

8.<sup>a</sup> — **Reclamações por excesso de taxa.** — Qualquer reclamação por errada applicação de preços d'esta tarifa, poderá produzir-se até dois mezes depois de retirada a expedição pelo consignatario. Expirado este praso cessa a responsabilidade da Companhia.

9.<sup>a</sup> — **Disposição geral.** — Em tudo o que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

N. B. — O § 2.<sup>o</sup> d'esta tarifa e a condição 2.<sup>a</sup> de grande velocidade, são ligaveis ás tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 26 de grande velocidade da Companhia Portuguesa, 9 de grande velocidade dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e ás semelhantes que porventura as outras linhas venham a estabelecer.

A presente annulla e substitue para todos os effectos, as tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 11 de grande velocidade e n.<sup>o</sup> 16 de pequena velocidade, ambas de 31 de Dezembro de 1911, bem como a ampliação á primeira d'estas tarifas.

Lisboa, 23 de Abril de 1914.

O Administrador Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*