

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

10.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 634

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

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

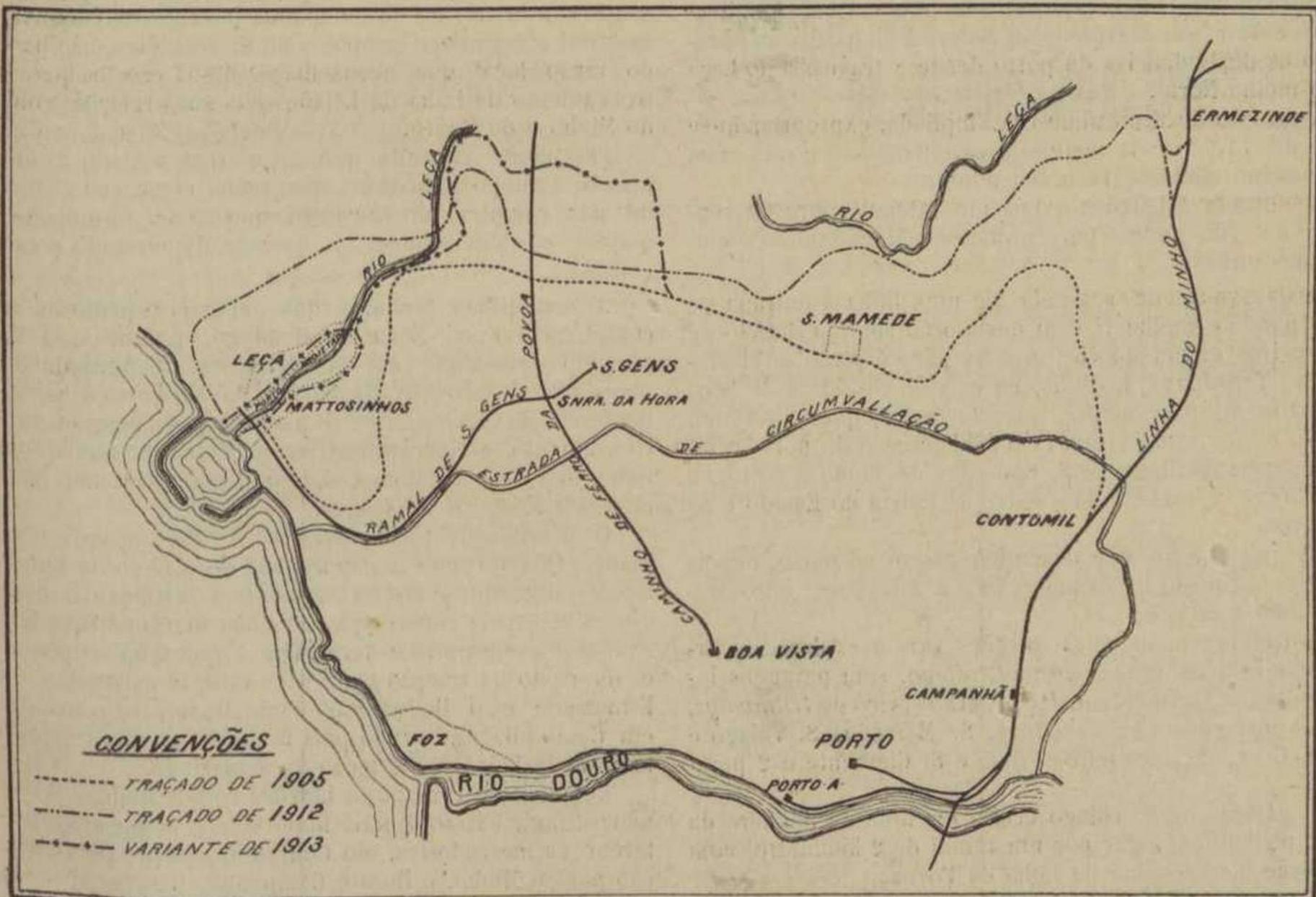


## SUMMARIO

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

Páginas

Parte Official.—Ministérios do Fomento e das Colônias.....	149
Grande rede de tremvias.....	150
História da Medicina em Portugal, pelo Dr. Carlos da Silva.....	151
Publicações recebidas.....	151
Viagens e transportes.....	152
Os eléctricos em Lisboa.....	153
Os caminhos de ferro em Portugal—IV—por A. O.....	154
O túnel da Mancha.....	155
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	155
Boletim Commercial e Financeiro.....	156
Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras.....	157
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	157
Linhas Portuguezas.—Beira-Alta.—Penafiel à Lixa.....	158
Linhas estrangeiras.—Espanha.—Russia.—França.—China.....	158
O segundo Congresso ferro-viário sul-americano.....	158
Injector d'ar nos cilindros dos automóveis.....	159
Arrematações.....	160
Agenda do Viajante.....	160
Horário dos comboios.....	160



Ligações ferro-viarias 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 assunto por demais ver-sado.

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 notícia dos estudos feitos para a ligação de Leixões com a linha do Minho.

Fôr aprovado por portaria de 4 de julho de 1905 o projecto da linha de circumvalação, datado de 10 de agosto de 1904 e caracterizado pela ligação de Contumil, estação d'entrancamento 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.

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

O longo e forçado compasso d'espera, que à 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 indispensável (opinião da qual seja-me lícito discordar). Quando os estudos estavam encetados, baseando-se no aproveitamento de parte do traçado da linha de circumvalação e atravessando o Leça a 3 quilómetros da foz para fugir à escarpa acidentada 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 travessamento 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 abrangendo as dependências do porto desde a travessia do Leça até o molhe Norte.

A estação de Ermezinde era ampliada, expropriando-se cerca de 14.000<sup>m²</sup> 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 Povoa.

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

Consideravam-se duas secções para a exploração: Ermezinde-Leixões para o grande tráfego, sem paragens intermedias, e Campanhã-Leixões para serviço de tramways, 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 quilómetros com a estação d'esse nome na linha da Povoa.

O traçado apresentava 10:102 metros em alinhamentos rectos e 7:698 em curvas com o raio mínimo 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 quilómetros 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 nível: 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>m³</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>m³</sup> 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.

Suprimia-se o viaducto de Guifões, previsto no projecto primitivo, a ponte do Leça com 152<sup>m</sup>,30 e viga parabolica de 63,<sup>m</sup>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 afirmava-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 distinto 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 à ligação em Ermezinde em vista da sua inadmissibilidade para linha de circumvalação 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-os-rios a Mosteirô ou Aregos.

O decreto de 15 de fevereiro de 1900 aprovou esse plano. Quando pois a importancia do tráfego da linha do Douro aumente consideravelmente e justifique o dispêndio exigido pela construção da linha marginal (que tem o seu tráfego próprio e dará lugar 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 razoável a subordinação da ligação de Leixões à estação de Ermezinde.

Em quanto o tráfego de Leixões com o Minho e o Douro não atingir 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 circumvalação para o lado de Ermezinde para evitar reversão dispensável a comboios completos do Minho ou do Douro. Em terem phases de incremento do tráfego impunha-se finalmente a segunda via do Douro, representada pela linha marginal como exigem em Contumil.

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

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

Julgo finalmente prematura a construção 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 anos intensidade comparável de circulação na linha de Leixões? Que se façam as expropriações e as alvenarias das obras de arte da segunda via, é admissível; para o resto dos trabalhos haverá uma anticipação dispensável 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 necessárias. Procedeu-se por isso a novo estudo, que está pendente de aprovação.

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 Povoa e vai 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 máxima 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 metálicas, 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 triângulo curvilineo para manobras e serviços directos entre os diferentes caes e armazens.

Prevêem-se na estação caes cobertos e descobertos de 42×8,55 e 18×12,55 para o serviço local, uma cocheira de máquinas, 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 números:

Contumil-Leixões (projecto de 1904) .....	18:601 <sup>m</sup>	608:265\$
Parte substituída 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 sucessivos projectos elaborados resulta da seguinte nota:

Contumil-Leixões pelo Sul, projecto de 1904 .....	18:601 <sup>m</sup>	608:265\$
Ermezinide-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' inegável a preferencia que merece o ultimo traça-

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

Também é adiável o ramal de ligação para Ermezinide, para cuja construção se deve aguardar a conclusão do porto de Leixões.

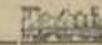
Ha tantas necessidades para attender, que bem melhor aplicação podem ter os recursos que absorveria aquelle ramal. Contumil é a estação de triagem, onde se farão as manobras de composição e decomposição dos comboios e a distribuição do material para as diferentes direcções.

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.

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

A demora havida deu lugar á apparição 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 beneficio influxo na economia da capital do Norte e das linhas que a servem.

J. Fernando de Souza.



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

(385.08) + (44)

Chegou agora ao nosso poder a estatística 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.<sup>o</sup> 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 estatística.

Distribue-se em 23 quadros estatísticos que fazem parte de tres secções distintas.

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 quais 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.

Nessas 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, convém 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.

Nessas 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 atinge 420 francos.

A divergência entre o maior valor medio das obrigações, comparado com o das acções, provem de se incluir n'aquelas as privilegiadas, que nalguns 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 concorrem os deportamentos, comunas 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, alias em numero reduzido, dão todos lucros, ao passo que tres linhas de via normal ainda dão prejuízo, 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 coefficiente (390,1) nos 5 kilometros da linha de Chars a Marines, que só abriu à 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 coefficiente 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 coefficiente 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 prejuízo 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 conjunto porém nos dez annos precedentes, os coefficients 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 oscilações 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 coefficients de exploração accusem 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 departamentaes, 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 Meio-dia. Fundos provenientes de juros de legados, reembolsos, titulos amortizados, multas, dotativos, 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 Meuse e 33 na de Leste de Lyon.

O total dos que receberam socorros 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 socorros foi o caminho electrico subterraneo norte-sul de Paris, que figura com 1.006 contribuintes e outros tantos socorridos.

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 num crescendo notavel, como se pode 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 principaes 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.....	9.993.391	"
1909.....	10.713.551	"
1910.....	11.72.177	"
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 páginas 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 pôde formular-se o quadro seguinte de valores e percentagens crescentes de anno para anno:

Anno	Augm. kilometrico percorrido	Percen-tagem	Augm. do nu-mero de passageiros	Percen-tagem	Augm. do n.º de feri-mentos	Percen-tagem
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	141.011.257	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 entanto, para que se possa deduzir uma lei, seria necessario que a estatistica accusasse com toda a minnencia as causas que engloba sob a rubrica de imprudencia e outras causas.

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

No entanto, se as estatisticas devem ser commentadas e se a administração se dispensa de o fazer publicando um grosso volume cheio de algarismos como aquelle de que se tem tentado dar noticia, quem está longe e desconhece pormenores não pôde razoavelmente entrar n'essas minucias sobre um livro que no conjunto representa um trabalho apreciavel.

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

Quando amplie as suas estatisticas 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 estatisticas, do que as de França, a que tantas vezes se tem referido quem isto escreve.

Mello de Mattos.

*Decor.*



## 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 quilómetros 86,279 e 86,300 da linha de leste, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é considerado terreno sobrante:

Manda o Governo da República, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que a referida 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 à exploração provisória, determina que, para os efeitos da condição 9.º do respectivo contrato de concessão, datado de 17 de Dezembro de 1910, uma commissão 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 à vistoria do trôço da dita linha entre Lousada e Longra, ficando encarregada de examinar também o trôço 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, à Câmara Municipal de Tomar, para submeter à aprovação do Governo os estudos do caminho de ferro de Paialvo a Tomar, autorizado por lei de 18 de Julho de 1913.

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

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

## MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

### Direcção Geral das Colónias

#### 4.º Repartição

Data de 9 de Agosto de 1905 a construção do caminho de ferro de Mossâmedes. Determinado o inicio dessa construção pela imperiosa 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 elemento de progresso e trabalho no desenvolvimento duma vasta região que tinha como natural saída para o mar o pôsto de Mossâmedes.

As condições especiais em que tal construção foi iniciada não permitiram que desde o princípio se fizessem todos os reconhecimentos necessários à fixação definitiva do traçado, ou antes, da rede ferro-viária que, abrindo ao mar pelo pôsto de Mossâmedes, devia servir a vastíssima região da província de Angola ao sul do paralelo 14. e à escolha dos pontos da fronteira por onde essa rede iria servir as colónias estrangeiras limitrofes daquela região.

E assim sucedeu que, iniciada a construção do primeiro trôço daquela rede, desde Mossâmedes até próximo da Chela, começaram logo as hesitações sobre a forma de vencer o degrau que esta montanha realiza entre a zona marginal e a zona do planalto de Mossâmedes, o que tem demorado extraordinariamente o prosseguimento dos trabalhos e a utilização da parte da linha férrea já construída.

E' indispensável dar um grande passo no sentido de se resolverem as hesitações actuais e de assentar definitivamente no traçado geral da rede ferro-viária do sul de Angola, pelo que isso profundamente interessa ao progresso e desenvolvimento da região e pelo que interessa também às colónias estrangeiras limitrofes que possa utilizar as facilidades dessa rede para o trânsito entre elas e o mar.

Em determinados centros povoados da região ao sul de Angola tem-se originado controvérsias acerca do mais conveniente traçado para a citada rede ferro-viária, todos esses centros povoados pretendendo ser directamente por ela servidos; e ao Ministério 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 signatários 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 às zonas mais próximas para as explorações agrícolas 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 devia ser o mais conveniente traçado das nervuras principais da citada rede que, interessando muito ao fomento da região, sejam as que mais facilidades possam criar 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.

E 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 província que, segundo se pôde supor, para isso dispõe de magníficas 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 província de Angola.

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

1º 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 província de Angola ao sul do paralelo 14, que deve ter como testa marítima o porto de Mossâmedes.

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.

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

3º 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.

4º No referido estudo, cumprirá à 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 admitidos para o perfil longitudinal das nervuras principais da rede e os mínimos raios para as curvas serão as 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>o</sup>,067 de via, embora de princípio, e sobretudo na linha para a região de Humbe, se adopte a bitola de 0<sup>o</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 dessa rede.

5º 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.

6º 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 emeterá directamente um duplicado ao Ministério das Colónias.

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

8º 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 for indispensável.

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

10º 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 província de Moçambique.

11º 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.

12º 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 zélo 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.

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

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

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

*REGAL*

## Grande rede de tremvias

Com estylizado preambulo justificativo publicaram as folhas diárias a notícia de que uma proposta vai 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 ficuem.

Já se vê que o nosso jornal, dedicado á industria ferroviaria, não pôde deixar de registar, com sympathica atenção, um emprehendimento de tal magnitude, que viria promover um forte desenvolvimento na vida e prosperidade das villas e cidades afastadas dos benefícios e do goso 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 distrito de Aveiro, Aronca, séde d'um concelho com uma superficie de 308.80 hectares e uma população de 16.700 habitantes, com uma consideravel produção 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 kilómetros e da de Aveiro 48 kilómetros.

Mertola, no distrito de Beja, com uma superficie de 1326,70 e uma população de 18.576 habitantes, com minas de cobre, manganez e outros metaes, com excellente carvão vegetal e com tres fontes sulphuroosas, dista 52 kilómetros da estação de Beja.

No distrito de Lisboa, encontra-se a villa de Sines, que, por um projecto de lei, vai 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 agrícolas; 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 distância mais curta da primeira estação de caminho de ferro? Nada menos de 110 kilómetros, isto é, vinte e duas leguas. Ha meses, Sines ainda tinha com o mundo uma comunicação 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 suficiente.

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 kilómetros.

Em identicas 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; Pedrogam 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 construcção 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 legaes, 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'água que explorasse, sem prejuizo de terceiros.

Uma pergunta ocorre: a concessão que se pretende seria com exclusivo? Naturalmente ninguem iria empregar quantiosos capitais 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 monopólio por 79 annos da viação electrica, isto é, a situação de Lisboa ampliada a todas as estradas nacionaes e municipaes, com o pequeno aumento da expropriação *por utilidade publica de todos os terrenos e edificios* que fossem necessarios à 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 difícil é conceber que, entre nós, se encontrem capitais para tão vasto emprehendimento.

Decididamente era um bello negocio.

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

## História 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 com o nome de Leão X.

Mostra como a assistencia publica foi cuidada já desde a idade-média 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.

Felicitamos o illustre professor pelo seu artigo que appellidamos de patriótico, 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 emprehendimentos 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, Zecuto-Lusitano (1547-1642), Ambrosio Nunes, Ribeiro Sanches, que foi medico na corte Imperial da Russia até 1742, e que depois veiu 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 distinto consul geral no Brasil, para onde vai 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.

E' a chronica de todos os factos mundiaes da actualidade compilada dia a dia, apreciada com finissimo criterio e applicado este á beneficia 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 pode atrahir-nos a attenção pelo que se relate com o nosso ver ou o nosso sentir.

A mindo 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.

E' 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 d'espírito e de luxuriantes.

# 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, tales como fructas, hortaliças, flores cortadas, leite, etc., à qual já por mais de uma vez nos referimos quando sabíamos 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.<sup>º</sup> do proximo mes 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 veiu 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 domicílios, e previmos sempre que os grandes benefícios 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, pôde o leitor apreciar dos seus importantes benefícios. Limitar-nos-hemos, pois, a assignalar apenas o que representa a ampliação da actual.

A nova tarifa mantém os preços para Lisboa-Rocio (mercados e domicílios) 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 importâncias correspondentes á camionagem, visto que as remessas são entregues nas estações e não nos domicílios, 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 álem do preço das tarifas, a taxa de embarque estipulada na tarifa de despesas accessoriais—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, aplicar-se-ha a tarifa cobrando-se para a Companhia Portugueza 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 incluidas as despesas accessoriais:

Da Pampilhosa à Guarda ou vice-versa—4\$82 para as remessas de deta!hes;—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 produçao 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 Campanhia Portugueza, a nova tarifa especial n.<sup>º</sup> 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 aumentar 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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 rápidos 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, pôde-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 mes.

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

Em breves dias deverão aparecer os cartazes anunciantores 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'aplicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade das linhas d'estes caminhos de ferro, e bem assim as tarifas n.<sup>o</sup>s 1, 2 e 3 de pequena velocidade e 1, 2 e 3 de grande velocidade.

As condições d'aplicação 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 diferem.

A tarifa n.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup> serie; 2,646 para a 2.<sup>a</sup>; 2,20 para a 3.<sup>a</sup> e 1,89 para a 4.<sup>a</sup>, por tonelada e kilometro.

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

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

Os seus preços são, por tonelada e kilometro, 1.<sup>a</sup> serie 2 centavos; 2.<sup>a</sup> 1,6; 3.<sup>a</sup> 1,2; 4.<sup>a</sup> 1, e 5.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup>, 7 para a 2.<sup>a</sup> e 5 para a 3.<sup>a</sup>, por tonelada e kilometro.

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

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

A tarifa n.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup>, 1,474 em 2.<sup>a</sup> e 1,053 cent. em 3.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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 tráfego da importante região por elles 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.<sup>o</sup> 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.

*Cavallos, 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 accessoriais.

Permitte esta tarifa o carregamento dos animaes em numero que os expedidores julgarem conveniente, declinando o caminho de ferro a sua responsabilidade pelos danos que possam resultar da aglomeração desde que sejam excedidos os maximos fixados no artigo 68.<sup>o</sup> 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 poe 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 sim senão matar de vez a pequena concorrencia que lhe fazem alguns pobres carros volantes, cujos empresarios, devemos reconhecer-lo, teem sido de uma coragem, de uma tenacidade notaveis, mantendo carreiras entre esses pontos áquelle preço insímo. São elles os benemeritos.

O acto da Carris não é, pois, um beneficio para o publico, mas um malefício, 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 afecta 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 á 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 abaje 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 publicámos, sobre o projecto de contracto, acompanhado dos mappas comparativos dos preços actuaes com os que ficariam estabelecidos, de um mappa das zonas e da reprodução de todos os contractos, entre a Companhia e a Camara. É uma publicação muito util e elucidativa, tanto mais que nos consta que se trabalha para que o mirifico contracto seja revisto ou aceito como base para outras negociações, senão podér conseguir-se—por todos os meios que se empregam—a sua adopção com qualquer modificação que o mascare ou, se possível, 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 dificuldades, 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 ella ahi vai!

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, subrepticiamente, 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, dissemos que a concessão da passagem dos carros pelo Chiado e ruas da Prata e Fanqueiros valorizava as linhas em mais de cincuenta por cento, que não ha exagero n'este calculo.

Á parte as duas carreiras que partem do Rocio, (Luminar 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 diferentes 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 aumento de lucros de 50 % no conjunto.

Referimo-nos ao relatorio presente à assembleia que se realizou no dia 13, e que, já se vê, o aprovou; 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 coefficiente 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 elles encontramos o producto de 3.560 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 logar é, por vezes, ocupado 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, cortes e additamentos, foram aprovados 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, enquanto 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.

Em quanto 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 aprovação 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 meses, 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 meses a linha até Santarem nas condições de entrar em exploração regular, com todo o material para isso necessário.

No contracto estabelecia-se tambem que o preço maximo a cobrar por cada pessoa, seria por cada 5 kilómetros 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 Córtes 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 recomendar desde logo e continuar até ao fim os indispensaveis processos sem, contudo, pagar as indemnizações enquanto não fosse aprovado por lei o modo de construcção.

Logo em seguida à 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 inscripções 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'aquelle Companhia, com que o governo subscrevera. 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 instruções por que deviam regularse 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 nessa 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 nesse 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 igualmente 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 nos 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 acordo com os orçamentos elaborados por esses empreiteiros, preferindo-os nessa 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 technico, até à 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 paralelas, 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 extende 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 atingirá, 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, atingirá Maxton, perto de Dower, após um percurso de cincuenta e quatro kilometros, sendo quarenta e oito pelo tunnel submarino.

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

Os comboios de passageiros transpô-lo-hão em quarenta minutos, e os de mercadorias em uma hora e vinte. É 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 escrupulos de defesa nacional tão vivamente manifestados em Inglaterra, estabelecer-se-hão dispositivos para minas nas duas entradas do tunnel. De resto, a saída em Dower effectuar-se-ha debaixo do fogo directo das baterias dos fortes ingleses.

Por ultimo, a tracção electrica permitirá 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 facultade de recusar corrente para qualquer comboio que não seja deseável.



### 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 Allianca, 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 C°.

## EN ALLEMAGNE:

Aux caisses des établissements suivants: Bank für Handel und Industrie, Wurtembergischen Bankanstalt, vormals Pflaum und C°.

## 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 Portugueses.**—Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.—Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados 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 quaisquer 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 Non-inativas* 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 Allianca 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 & C°.

*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 observância 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 possuirão pelo menos 10 d'estes títulos, para as 3 horas da tarde de sexta-feira 5 de junho proximo futuro, na sede do Comité, em Paris, 19, rua de Milan.

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

O depósito 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 & C°, 10, rua dos Fanqueiros. No Porto, no Banco Allianca.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal devem ser legalizadas por notário; e as dos residentes em França, pelo «maire» da sua residência, ou por notário.

O Comité de Paris

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Maio de 1914.

Realizou-se na semana linda o Congresso das Associações Comerciais e Industriais, que foi, pelo seu significado, um acontecimento importantíssimo, assinalando o impulso dado pelas classes productoras á sociedade portuguesa.

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 proficiência será perdurable.

Em 30 p. p. a Junta de Credito Público tinha os seguintes depósitos á ordem, destinados ao pagamento dos encargos da dívida pública: No Banco de Portugal, 3.147.128\$; em Amsterdam, na Casa Lippman Rosenthal & C°, 25.073,32 florins; em Bâle, no Bank verein suíço, 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. 75.785,10; em Londres, na casa Baring Brothers & C°, libras 160.581,5,6; e em Paris, no Crédit Lyonnais, frs. 4.004.972,15.

Hoje efectuou-se o sorteio das obrigações da Dívida Externa 3 %, 3.ª serie, realizando-se no proximo dia 30 o das obrigações de 4 %, 1888 (sopeiras), sendo amortizados 1.251 títulos, com premios: 1 de 4.300\$; 1 de 450\$; 3 de 180\$ cada; 7 de 90\$; 158 de 27\$ e 1.081 reembolsos de 22\$50.

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

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

O externo manteve as cotações antecedentes.

A título de informação esclarecemos que, segundo consta, os coupons da dívida externa terão, a partir do proximo dia 1 de junho, de pagar imposto em França, que representará aproximadamente cincuenta centimos.

Acções de Bancos com bastante firmeza.

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

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

De resto a Bolsa continua a resentir-se da falta de negócios sobre a generalidade dos valores, notando-se durante a quinzena finda negócios diminutos, havendo contudo 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 5\$31,4, 20:000 a 5\$31,3 e 76:000 a 5\$32,3.

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 15\$118 por libra.

### Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MAIO		EM 30 ABRIL	
	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 " .....	239 1/2	260 1/2	259	260
Amsterdam cheque .....	438	440	439	441
Madrid cheque .....	995	1.005	1080	1090

### Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	MAIO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
<b>Lisboa:</b> Dívida Interna 3%, assentamento	10,50	40,50	—	40,55	40,50	40,50	40,48	40,50	40,50	40,55	40,55	40,55	40,55	—
Dívida interna 3%, coupon	40,15	40,15	—	40,20	40,20	40,20	40,19	40,19	—	40,16	40,16	40,16	40,19	—
" 4 %, 1888, c/ premios	—	—	—	—	—	21\$40	—	—	—	21\$40	—	—	—	57\$90
" 4 1/2 %, 1888/9	56\$80	—	—	56\$80	—	56\$80	57\$20	57\$40	57\$40	—	50\$30	50\$30	—	—
" 4 %, 1890	—	—	—	50\$30	50\$30	50\$30	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3 %, 1905 c/ premios	9505	—	—	—	—	—	9500	9500	9505	9510	9510	—	80\$00	—
" 5 1/2 %, 1905, (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88\$80	—
" 5 %, 1909, ob. (G.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 %, 1912, ouro	—	—	—	—	—	88\$20	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3 %, coupon 1.ª serie	66\$90	—	—	67\$00	67\$00	66\$90	—	66\$90	66\$90	67\$00	67\$00	67\$00	67\$00	—
3 %, 2.ª serie	—	—	—	—	66\$10	—	—	—	—	66\$10	—	69\$50	—	—
3 %, 3.ª serie	69\$20	69\$30	—	69\$30	69\$30	—	—	—	—	69\$30	69\$40	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166\$50	166\$50	—	—
Acções Banco de Portugal	—	—	—	166\$70	—	—	—	—	—	—	146\$00	146\$00	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	146\$00	—	135\$50	—	—	—	—	—	—	99\$80	99\$80
Nacional Ultramarino	99\$70	99\$70	—	99\$70	99\$70	100\$20	100\$20	100\$20	99\$80	99\$80	99\$80	99\$80	99\$80	—
Lisboa & Ayores	—	109\$00	—	109\$00	109\$20	109\$00	109\$00	109\$00	109\$00	109\$00	109\$00	109\$00	109\$00	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67\$80	67\$80	67\$80	67\$80
Companhia Tabacos, coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00
Companhia dos Phosphoros, coupon	55\$20	55\$00	—	55\$00	—	55\$00	55\$00	—	55\$00	55\$00	—	—	55\$00	55\$00
Obrig. Companhia Através d'Africa	86\$70	—	—	86\$70	—	87\$00	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 1.º grau	—	63\$50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3 %, 2.º grau	43\$30	43\$30	—	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30	43\$30
Companhia da Beira Alta 3 %, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	16\$50	16\$60	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3 %, 2.º grau	16\$10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	64\$00	—	—	—	—	—	—	—	77\$50	—	77\$70	77\$70	—	77\$80
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75\$00	75\$80	—	—
predaes 6 %	—	—	—	—	—	—	73\$00	—	63	63	62,90	—	—	—
" 4 1/2 %	—	—	—	62,30	62,25	62,40	62,60	62,40	62,90	63	62,90	—	—	—
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie	62,45	—	—	62,30	62,25	62,40	62,60	62,40	62,90	63	62,90	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	24	23,25	23,50	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	441	443	441	440	440	439	441	442	439	441	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	322	324	319	321	322	320	319	318	316	317	317	—	—	—
Andaluzes	296	297	296,25	—	296	296	296	296	298,50	296,25	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	203,50	203,25	203	203	204	—	204	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	146	146	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	—	149	146	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Cáceres-Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 % portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA		
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913
		Kil.	Totais</					



**Beira Alta.** — No proximo numero daremos um artigo ilustrado referente ás novas carroagens 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 Phœnix, 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 appoiados por recomendações, o ministro do Fomento ordenou que se estudasse o traçado de uma linha de dupla via e de tracção electrica, de Madrid á fronteira francesa, 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 sahirmos 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 franceses grandes facilidades para concorrerem com os productos das fabricas hespanholas por causa da diferença de percurso e da economia de despesas de trasbordo na fronteira, pois que a nova linha terá a mesma largura da das linhas francesas. Segundo nós, ha aqui um erro de apreciação. Em primeiro logar, nem todas as mercadorias francesas importadas em Hespanha se servem da linha ferrea; e, em segundo logar, d'ellas não consome Madrid senão parte. De resto, ha também uma outra razão ainda mais peremptoria, para afastar todo o receio da concorrência francesa ou de outras: os direitos alfandegarios actuaes facultam á industria hespanola margem suficiente 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 francesas e que se emprehenda a construção da linha de Saragoça a Camiñal afim de ligar directamente o Aragão e a Valência; com esta condição, calculam não terem mais que recear da linha projectada pelo Roncal.

Em vista das dificuldades e das discussões levantadas pelo

projecto, alias ainda em esboço, é de crer que a sua realização esteja pelo menos longinqua.»

#### Russia

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

#### França

A linha do caminho de ferro de Biskra a Touggourt, no sul da Argelia e na província de Constantina, foi inaugurada a 2 do corrente por M. Noulens, ministro da Guerra, acompanhado por M. René Renault, 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 ahí 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 dificuldades, pela engenharia militar, que por lá trabalha ha quatro annos, sob a direcção do major Godefroy.

#### China

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

Também se chegou a acordo com respeito á construcção dos caminhos de ferro de Hang-Tchu a Shanghai e de Nauchang a Wu-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-viário sul-americano

Pela segunda vez deve reunir-se no Rio de Janeiro, a 25 de maio de 1915, o Congresso Ferro-viário 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 criação de uma «Associação Internacional Permanente», que é dirigida por uma comissão também permanente de 20 membros, tirados por eleição entre os representantes dos paizes congressistas.

D'ella fazem hoje parte oito Argentinos, quatro Chileños, 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 comissão permanente tem a seu cargo formular o programma dos trabalhos e preparar o estudo dos assuntos que deverão ser tratados no Congresso, designando relatores para as diferentes theses; e bem assim escolher a comissão 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, sollicitando 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 Repúblicas da América 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 comunicou ao das Relações Exteriores, para fazer chegar ao conhecimento do Governo argentino, que o Brasil adheria à obra d'aquelle Congresso.

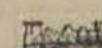
Mais tarde, em resposta a outra nota, em que o Governo argentino pedia para ser definitivamente fixada a época d'esta reunião, respondeu o ministro da Viação julgando ser mais conveniente que o fosse em maio de 1915, visto não estar ainda o Governo devidamente documentado sobre o que se relaciona com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



## Injector d'ar nos cylindros dos automóveis

Segundo o Automotor, a combustão defeituosa, que se dá especialmente nos motores dos automóveis, por não se realizar convenientemente a mistura de gazolina e d'ar, pode evitarse com o injector d'ar do sistema Speedler, que assegura a homogeneidade da mistura e um aumento de 10 a 25 por cento, segundo a marcha e a potencia do motor, projectando no seio dos gases que circulam entre o carburador e o motor ar finamente dividido em todas as direcções.

Para atingir 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 numa das suas extremidades e tendo aplicado à outra, móvel na parte exterior, um obturador que regula como se queira o volume de entrada d'ar, e que está ligado a um registador.



## ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Construção de Évora a Reguengos

No dia 30 do corrente mês, 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 à arrematação da empreitada n.º 1, de fornecimento de 14.000 metros cúbicos de balastro de pedra britada, do primeiro lanço de Évora ao Perdigonito.

A base de licitação é de 8.400\$ e o depósito provisório é de 210\$.

Este depósito pode ser efectuado em qualquer das tesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, desde a data d'este anuncio até às 15 horas do dia 29 do referido mês.

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

Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão

No dia 27 do corrente e dias seguintes às 11 horas, por intermédio dos Agentes de Leilões Srs. Casimiro Cândido 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-há à venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 27 de Março de 1914 bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu débito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias úteis até 26 do corrente inclusivé, das 10 às 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 sacas com casca de sobre, com 345 kilos, a João S. Carvalho; 91.701, de Gaya a Lisboa-P, 56 sacas com miolo d'amendoa com 4164 kilos, a Sequeira & C.; 22.266, de Alferrarede a Lisboa-P, 4 caixas com ferraduras com 365 kgr., António 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 amostares 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 neste paiz lhe foi concedido pela patente N.º 7246, para «porta oscillante para fornalhas de caldeiras a vapor».

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

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Critica à reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

**ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA**

Preço 200 reis

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

## ANIMATOGRAPHOS

**Olympia.** — O mais distinto 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 programmes de *films*, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicais pelo sexteto d'este Salão.

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

# AGENDA DO VIADANTE

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

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

**CINTRA Hotel Netto.** — Serviço de príncipio ora-  
de — Aposentos confortaveis e a useados  
— Magnificas vistas de terra e mar — Sala de jantar  
para 150 pessoas — Magnilco parque para recreio — Il-  
luminacão electrica — Telephone n.º 15 — Preços razo-  
veis — Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** Viuva de Justo M. Esteliz. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

Caminhos de Ferro Portuguezes													
Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.			
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.		Sacavem	Lisboa-R.	Porto	Espinho	Porto	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa		
7 16	8 45	5 30	6 37	6 46	7 27	6 20	7 5	8 58	9 10	4 15	6 40		
8 37	9 46	7 5	8 6	8 50	9 33	7 37	8 23	12 41	1 23	10 40	1 50		
10 5	11 11	7 55	8 58	10 13	10 58	9 1	9 45	h 1 58	2 53	4 2	5 9		
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9	11 45	12 28	10 43	11 27	g 5 21	6 53	9 30	10 50		
12 58	2 5	9 23	10 26	12 45	1 29	12 28	1 11	9 50	10 43	—	—		
3	4 9	11 21	12 18	1 41	2 32	1 25	2 11	Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.					
b 5 16	5 58	1 18	2 22	4 5	3 36	2 45	3 29	Lisboa-R.	Móra	Lisboa			
5 33	6 46	3 25	4 28	a 5 8	5 40	5 8	5 54	9 10	3 15	6 55	1 50		
6 35	7 14	b 4 14	4 53	6 30	6 42	7 29	7 37	4 30	12 10	4 40	11		
7 16	8 22	5 25	6 20	7 8	7 45	8 57	8 37	Lisboa	Beja	Lisboa			
9 8	10 19	b 6 27	7 7	7 47	8 28	8 50	9 34	4 30	10 15	8 50	1 50		
10 24	11 33	7 28	8 29	9 40	9 40	9 41	10 24	—	—	5 50	11		
11 53	12 55	9 12	10 10	10 36	11 22	10 42	11 26	Lisboa-R.	Moura	Lisboa			
1	2 10	11 13	12 15	11 35	12 16	a 11 56	12 25	9 10	4 30	6 10	1 50		
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.		1 18	2 3	—	—	8 40	4 20	3 50	11		
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.		Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Portimão	Lisboa			
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50	6 56	8 7	—	11 36	10 14	6 45	2 31			
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33	Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	Porto	a 5 2	1 12 10	6 45	6 17		
—	—	g 5 40	5 50	a 8 30	2 17	7 4	6 8	8 5	7 40	6 24	1 13		
7 55	8 34	—	—	9 25	9 3	a 8 35	2 31	9 35	10 2	7 15	1 13		
Mais os de Cintra excepto os q													
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		a 6 55	12 32	a 5 54	11 53	Entrone.	T. das Var.	Entrone.			
6	7 8	5 24	6 30	c 6 56	1 15	7 57	6 25	6 44	11 35	7 9	12 43		
d 7 15	8 6	6 25	7 31	7 56	7 56	7 56	—	—	—	—	—		
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7	Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.			
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57	a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris	11 36	11 50	4 55	2 31		
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9	(AParis)	8 54	12 16	10 52	8 5	10 2	5 43	6 17		
a 9 45	10 21	d 8 50	9 37	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	Lisboa-R.	9 35	—	3 40	1 13		
9 50	10 58	a 9 25	10 1	7 25	11 28	7 20	11 5	11 36	11 41	3 48	1 13		
a 11 15	11 51	g 9 35	10 22	8 5	11 38	4 55	8 17	a 6 55	12 32	a 5 54	11 53		
11 20	12 28	d 10 13	11	—	—	—	—	c 6 56	7 57	6 25	—		
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6	7 56	7 56	—	—	9 35	7 56	—	—		
d 1 10	2 1	11 20	12 26	Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	Lisboa-R.	Setil	Vendas Novas	Setil			
h 1 30	2 33	a 12	12 36	5 8	7 20	10 5	12 25	5 40	9 30	6 20	8 36		
a 2 15	2 51	12 50	1 55	1 10	2 45	3 2	4 36	9 16	11 4	12 7	2 40		
2 20	3 28	d 2 15	3 2	a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris	6 45	10 21	7 32	9 42		
3 25	4 16	h 3 14	4 15	g 8 36	3 59	9 32	12 30	Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.			
h 3 50	4 58	3 50	4 56	Figueira	Porto	Figueira	Figueira	7 25	11 28	7 20	11 5		
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1	7 20	12 58	11 29	5 12	8 5	11 38	4 55	8 17		
d 5 10	5 46	d 5 20	6 7	Figueira	Coimbra	Figueira	Figueira	n 6 30	9 15	11 40	5		
d 5 15	g 6 5	a 6	6 36	2	3 50	7 22	9 4	7 20	11 28	7 20	11 5		
d 6 15	g 6 36	d 6 20	7 7	n 7 20	8 15	11 8	12 47	10 10	10 50	12 53	7 34		
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6	7 20	9 12	3	5 12	8 10	10 5	5 30	—		
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37	a 10 20	12 9	4 50	6 44	10 40	4 58	2 15	9 25		
7 25	8 33	8 20	9 26	11 25	1 3	7 30	9 41	a 2 52	7 55	10 6	5		
a 8 15	8 51	a 9	9 36	2 5	4 45	11 39	1 34	11 15	6 38	a 2 26	6 58		
8 30	9 38	9 55	11 1	a 8 33	8 17	—	—	5 10	12 54	4	10		
g 9 45	10 21	a 10 30	11 6	10 50	10 25	—	—	6 44	9 29	10 5	11 56		
d 10 5	10 55	h 10 43	11 45	12 20	12 20	—	—	Lisboa	Barreiro	Lisboa			
h 10 35	11 38	11 26	12 31	Coimbra	Louzã	Coimbra	Coimbra	1	1 35	8	8 35		
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41	5 25	6 54	7 10	8 39	g 11 30	12 10	10 25	11		
11 25	12 33	h 12 55	155	12 20	1 43	2 50	4 7	h 1	1 40	—	—		
d 11 55	h 12 45	—	—	4 48	6 3	6 18	7 27	Lisboa	Setubal	Lisboa			
d 12 50	1 40	—	—	Figueira	Alfarelos	Figueira	Figueira	6 25	8 32	4 45	6 40		
12 55	2 2	—	—	2	2 37	3 10	4 11	8 10	9 45	8 10	9 50		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		10 20	10 55	12 9	12 47	10 10	11 17	0 50	12 10		
6 50	7 21	7 55	8 30	8 33	9 40	10 10	10 50	11 30	12 55	12	7 57		
7 50	8 26	8 55	9 30	8 33	9 40	10 10	10 50	8 40	10 30	9 15	11 48		
8 43	9 16	9 25	9 55	8 33	9 40	10 10	10 50	Lisboa	Aldegallega	Lisboa			
9 19	9 49	10 15	10 50	8 33	9 40	10 10	10 50	9 10	10 45	7 37	9 50		
10 23	10 56	11 5	11 35	8 10	3 5	3 5	12 35	11 30	11 47	0 50	12 35		
12 40	1 16	2 50	3 25	4 15	12 44	5 40	12 35	2 35	4 18	5 15	6 40		
3 5	3 33	g 3 45	4 15	4 15	12 44	5 40	12 35	5 5	4 30	5 51	6 10		
g 4 30	5 5	5 20	5 55	5 5	12 44	5 40	12 35	6 5	7 45	7	8 45		
5 50	5 51	g 6	6 30	6 21	1 21	1 25	6 9	8 40	10 30	9 15	11		
g 6 48	7 21	8	8 30	7 55	1 21	1 25	6 9	Lisboa	Evora	Lisboa			
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15	7 49	8 14	8 36	9 41	9 10	1 8	1 52	6 40		
h 7 49	8 19	g 11 15	11 35	g 6 56	9 25	9 39	11 46	4 30	9 36	9 30	1 50		
h 8 57	9 21	—	—	Figueira	Aveiro	Porto	Lisboa	8 40	12 35	1 30	5 5		
10 8	1044	—	—	1 24	4 51	7 10	9 36	—	7	7	11		
Mais os de Cascaes													
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.		Porto	Ovar	Porto	Gadianha	Gadianha	Montemor	Gadianha			
6 46	8	5 42	7 5	5 58	7 18	120	7 4	10 45	7 37	9 50			
10 13	11 31	6 53	8 23	4 14	4 14	5	11 29	12 41	1 23	10 40			
1 44	3 6	8 25	9 45	g 5 7	11 47	1 11	12 29	1 21	1 21	1 50			
a 5 8	6 7	11 47	1 11	5 42	3 19	4 45	11 29	1 21	1 21	1 50			
10 36	11 56	9	10 24	12 17	1 53	14	7 24	4 51	7 10	9 36			
1 18	2 36	—	—	6 56	9 25	9 39	6 56	9 25	9 39	11 46			
Mais os da Figueira													
Porto	Ovar	Porto		Lisboa	Casa Branca	Beja	Gadianha	Gadianha	Montemor	Gadianha			
5 58	7 18	120		6 25	11 36	7 10	11 52	12 20	10 15	10 44			
10 20	7 2			8 22	8 50	7 25	8 22	8 50	7 25	7 54			
12 20	5			8 40	12	10 25	8 40	12	10 25	11 14			
2 25	3 5			Lisboa	Casa Branca	Beja	Gadianha	Gadianha	Montemor	Gadianha			
8 50	9 36	7	7 46	6 25	11 36	7 10	11 52	12 20	10 15	10 44			
10 20	8 23	7 20	7 46	8 22	8 50	7 25	8 22	8 50	7 25	7 54			
12 20	5 5			8 40	12	10 25	8 40	12	10 25	11 14			
2 25	3 5			Lisboa	Casa Branca	Beja	Gadianha	Gadianha	Montemor	Gadianha			
8 50	9 36	7	7 46	6 25	11 36	7 10	11 52	12 20	10 15	10 44			
10 20	8 23	7 20	7 46	8 22	8 50	7 25	8 22	8 50	7 25	7 54			
12 20	5 5			8 40	12	10 25	8 40	12	10 25	11 14			
2 25	3 5			Lisboa	Casa Branca	Beja	Gadianha	Gadianha	Montemor	Gadianha			
8 50	9 36	7	7 46	6 25	11 36	7 10	11 52	12 20	10 15	10 44			
10 20	8 23	7 20	7 46	8 22	8 50	7 25	8 22						



# 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

#### Gádo 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.º—Carga maxima por vagão

Os expedidores pôdem 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 naquêle artigo, pagarão os preços que lhes corresponderem pela presente tarifa, por cabeça e quilometro.

A Administração não permitirá, contudo, que sejam excedidos os limites de peso que considerar como maximos.

#### 2.º—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.

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

#### 3.º—Impostos e despesas acessorias

Nos preços desta tarifa não estão incluidas as despesas acessorias 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 além de tres por expedição, seja qual fôr o numero de vagões que a compõnha.

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

A Administração não se encarrega da alimentação dos animais e, pelos acidentes 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 ofício**

Esta tarifa será aplicada de oficio 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 escrito 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.

Exp. T. n.<sup>o</sup> 948

O Engenheiro Director

*F. de Figueiredo e Silva*

autógrafos e assinaturas

# 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.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> OU 3.<sup>a</sup> CLASSE

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

Mínimo para a formação dos grupos.... (Ver a Observação importante no final da tarifa)	Em 1. <sup>a</sup> classe — 40 passageiros ou pagando como tal.
	Em 2. <sup>a</sup> ou 3. <sup>a</sup> classe ou grupos compostos de passageiros das diferentes classes — Um numero de passageiros que corresponda ao mínimo de cobrança exigido para a 1. <sup>a</sup> classe.

Mínimo de percurso, ida e volta..... — 60 quilometros ou pagando por essa distância.

### Condições do artigo 1.º

1.<sup>a</sup> — 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 constituirem o grupo e, em todo o caso, o minímo 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.<sup>a</sup> — A viagem de volta terá de realizar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, contados da meia noite á meia noite, quando a distância entre as estações de origem e a de destino não for superior a 100 quilometros; 4 dias, quando exceder 100 quilometros e não ultrapassar 200; 6 dias, quando for superior a 200 quilometros.

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

§ unico. — A pedido do organizador 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.<sup>a</sup> — 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 for observado.

Na ocasião do pagamento receberá o organizador da excursão os bilhetes requisitados, ficando a seu cargo a sua distribuição pelos excursionistas que constituam 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.<sup>a</sup> — 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 trâmites 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 derr á volta.

4.º — A não se dar a circunstância 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 circunstâncias 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.º — Os bilhetes valem tão sómente para os comboios e trajectos nêles indicados. É permitido no entanto aos excursionistas que assim o prefiram 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 indemnização á Companhia.

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

6.º — 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 além daquela, 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 intermédias poderão dar lugar a qualquer aumento do prazo 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 Alcobaça, 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 distâncias 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 intermédias.

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.º — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

8.º — 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 além 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 mínima por comboio e quilometro a percorrer tanto á ida como á volta.....	\$150
Minimo de cobrança de comboio.....	100\$00

**Percorso de material vazio.** — Tendo o comboio origem em estação onde não haja depósito 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 depósito de locomotivas mais próximo, que disponha de máquinas de tipo apropriado.

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

## Condições do artigo 2.º

1.º — 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 Portugueses, estação de Santa Apolónia-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.º — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer, quando o julgar conveniente, as requisições destes comboios.

3.º — 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 préviamente 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 aplicação da presente tarifa, sempre que o serviço o permita.

4.º — As requisições destes comboios especiais serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.º) não fôr realizado 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.º, ou se, depois de pago o custo do comboio este não se realizar por motivo estranho 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 Portugueses.

§ 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 lugar á ida, ou metade dessa importancia se a interrupção se dêr na viagem de regresso.

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

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

6.º — 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 proibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes dêle 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 indivisível 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 4.º 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 prazo de 24 horas dentro do qual deve ter lugar o regresso da estação de destino do comboio como estabelece a condição seguinte.

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

§ unico. — Poder-se-ha exceder este prazo em mais um, até cinco periodos de 24 horas, a troco de pagamento da sobretaxa de 50\$00 por cada fracção indivisível 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 organisada a viagem, é elevada a 60\$00 a sobretaxa por cada nova fracção indivisível de 24 horas de demora além das que primitivamente tiverem sido ajustadas, reservando-se entretanto a Companhia o direito de recusal-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.º — 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, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo imediato 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 necessário para o serviço do comboio.

Os objectos a transportar nestas condições deverão ser colocados no fourgon pelos próprios 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 compor-los com um numero certo e determinado de lugares de qualquer das tres classes, tipo comun, 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 aplicadas, quando o trajecto abrange linhas de diferente concessão, á soma das respectivas distâncias de aplicação, 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 acessíveis 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 sélo e de assistencia não estão incluidos 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 prazo de validade dos bilhetes, a viagem de regresso, tanto nas excursões em grupo pelos comboios ordinarios (art. 1.<sup>a</sup>) como nas excursões em comboios especiais (art. 2.<sup>a</sup>), se efectue isoladamente pelos comboios ordinarios. Neste caso porem será aumentado 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>a</sup> desta tarifa, o requisitante desiste da realização 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 organizadas** 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>a</sup> desta tarifa.

Tratando-se de excursões promovidas por **Sociedades legalmente constituídas** que tenham por sim o *desenvolvimento do turismo*, ou por **Sociedades desportivas legalmente estabelecidas**, é reduzido a 25 % o minimo de passageiros exigido no art. 1.<sup>a</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 d'estes 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>a</sup> desta tarifa devem ser feitas em papel timbrado indicando a razão social e sede da Sociedade que organisa a excursão, e assinadas pelo respectivo Director ou Secretario, **com a declaração expressa**, de que o signatário 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> 46 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

930 exemplares

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anônima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — Lisboa

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

PARA O TRANSPORTE DE

**Água potável, azeitona (com ou sem água), batatas, flores 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 domicílios), 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 aplicação desde 1 de Junho de 1914**

<b>PREÇOS . . . . .</b>	Para Lisboa-Rocio (mercados ou domicílios) . . . . .	<b>Tabela A</b>
	Para os outros destinos acima indicados . . . . .	<b>Tabela B</b>

**CONDIÇÕES**

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

2.<sup>a</sup> — Esta tarifa só é aplicável às remessas expedidas em portes pagos à partida e, salvo pedido em contrário, será aplicada de ofício a todas as remessas que sejam apresentadas a despacho nas condições estabelecidas na presente tarifa.

3.<sup>a</sup> — Nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, as taxas serão calculadas pela soma das distâncias de aplicação.

4.<sup>a</sup> — Nas remessas de detalhe cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatário, 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.<sup>a</sup> — Para os destinos a que são aplicáveis os preços da tabela **B** desta tarifa, admitem-se expedições de vagão completo, com a carga mínima 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 consignatário e de sua conta e risco, não se cobrando por este motivo a parte das despezas de manutenção correspondentes áquelas duas operações.

6.<sup>a</sup> — 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 marítima. Por estas remessas se cobrará, além do preço de transporte, calculado pela distância até Lisboa-Caes dos Soldados e das respectivas despezas de manutenção, a taxa de embarque estipulada no n.º 4 do artigo 12.<sup>a</sup> da tarifa de despezas acessórias.

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

## 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 prazo 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 sêlo 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 Emprezas 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 tráfego 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 despezas de manutenção que corresponderiam a uma remessa de tráfego 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 despezas acessórias para aquela Companhia:

<b>De Pampilhosa a Guarda ou vice-versa</b>	Remessas de detalhe.....	4582
	Remessas de vagão completo.....	4555

**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 despezas acessórias 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 Empreza 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 Tráfego

950 exemplares

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24—GRANDE VELOCIDADE		Tabela A	
Preços directos de transporte, incluidas todas as despezas de manutenção, camionagem e operação de despacho na alfandega			
origem	destino	origem	destino
Pré- fixo destino	Pré- fixo origem	Pré- fixo destino	Pré- fixo origem
001	001	001	001
002	002	002	002
003	003	003	003
004	004	004	004
005	005	005	005
006	006	006	006
007	007	007	007
008	008	008	008
009	009	009	009
010	010	010	010
011	011	011	011
012	012	012	012
013	013	013	013
014	014	014	014
015	015	015	015
016	016	016	016
017	017	017	017
018	018	018	018
019	019	019	019
020	020	020	020
021	021	021	021
022	022	022	022
023	023	023	023
024	024	024	024
025	025	025	025
026	026	026	026
027	027	027	027
028	028	028	028
029	029	029	029
030	030	030	030
031	031	031	031
032	032	032	032
033	033	033	033
034	034	034	034
035	035	035	035
036	036	036	036
037	037	037	037
038	038	038	038
039	039	039	039
040	040	040	040
041	041	041	041
042	042	042	042
043	043	043	043
044	044	044	044
045	045	045	045
046	046	046	046
047	047	047	047
048	048	048	048
049	049	049	049
050	050	050	050
051	051	051	051
052	052	052	052
053	053	053	053
054	054	054	054
055	055	055	055
056	056	056	056
057	057	057	057
058	058	058	058
059	059	059	059
060	060	060	060
061	061	061	061
062	062	062	062
063	063	063	063
064	064	064	064
065	065	065	065
066	066	066	066
067	067	067	067
068	068	068	068
069	069	069	069
070	070	070	070
071	071	071	071
072	072	072	072
073	073	073	073
074	074	074	074
075	075	075	075
076	076	076	076
077	077	077	077
078	078	078	078
079	079	079	079
080	080	080	080
081	081	081	081
082	082	082	082
083	083	083	083
084	084	084	084
085	085	085	085
086	086	086	086
087	087	087	087
088	088	088	088
089	089	089	089
090	090	090	090
091	091	091	091
092	092	092	092
093	093	093	093
094	094	094	094
095	095	095	095
096	096	096	096
097	097	097	097
098	098	098	098
099	099	099	099
100	100	100	100
101	101	101	101
102	102	102	102
103	103	103	103
104	104	104	104
105	105	105	105
106	106	106	106
107	107	107	107
108	108	108	108
109	109	109	109
110	110	110	110
111	111	111	111
112	112	112	112
113	113	113	113
114	114	114	114
115	115	115	115
116	116	116	116
117	117	117	117
118	118	118	118
119	119	119	119
120	120	120	120
121	121	121	121
122	122	122	122
123	123	123	123
124	124	124	124
125	125	125	125
126	126	126	126
127	127	127	127
128	128	128	128
129	129	129	129
130	130	130	130
131	131	131	131
132	132	132	132
133	133	133	133
134	134	134	134
135	135	135	135
136	136	136	136
137	137	137	137
138	138	138	138
139	139	139	139
140	140	140	140
141	141	141	141
142	142	142	142
143	143	143	143
144	144	144	144
145	145	145	145
146	146	146	146
147	147	147	147
148	148	148	148
149	149	149	149
150	150	150	150
151	151	151	151
152	152	152	152
153	153	153	153
154	154	154	154
155	155	155	155
156	156	156	156
157	157	157	157
158	158	158	158
159	159	159	159
160	160	160	160
161	161	161	161
162	162	162	162
163	163	163	163
164	164	164	164
165	165	165	165
166	166	166	166
167	167	167	167
168	168	168	168
169	169	169	169
170	170	170	170
171	171	171	171
172	172	172	172
173	173	173	173
174	174	174	174
175	175	175	175
176	176	176	176
177	177	177	177
178	178	178	178
179	179	179	179
180	180	180	180
181	181	181	181
182	182	182	182
183	183	183	183
184	184	184	184
185	185	185	185
186	186	186	186
187	187	187	187
188	188	188	188
189	189	189	189
190	190	190	190
191	191	191	191
192	192	192	192
193	193	193	193
194	194	194	194
195	195	195	195
196	196	196	196
197	197	197	197
198	198	198	198
199	199	199	199
200	200	200	200
201	201	201	201
202	202	202	202
203	203	203	203
204	204	204	204
205	205	205	205
206	206	206	206
207	207	207	207
208	208	208	208
209	209	209	209
210	210	210	210
211			

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

## Tabela A

Preços directos de transporte,  
incluidas todas as despezas 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		Domicílios		Praças		Domicílios		Praças		Domicílios		Praças		Domicílios	
	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	1.ª zona	2.ª e 3.ª 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	\$28	\$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	\$26	\$28	\$29	\$30	\$34	\$32	\$35	\$37				
81 a 85.....	\$21	\$24	\$26	\$25	\$26	\$28	\$29	\$30	\$32	\$34	\$36	\$38				
86 a 90.....	\$22	\$25	\$27	\$26	\$29	\$31	\$30	\$33	\$35	\$33	\$36	\$37				
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	\$43	\$46	\$49				
141 a 145.....	\$28	\$31	\$33	\$34	\$37	\$39	\$39	\$42	\$44	\$44	\$47	\$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				Quilometros		
Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Praças	Domicílios		Quilometros
	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. <sup>a</sup> zona	2. <sup>a</sup> e 3. <sup>a</sup> zonas				
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$34,203	\$34,403	\$34,603	.....	.....	.....	1 a 10			
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$34,354	\$34,554	\$34,754	.....	.....	.....	11 a 15			
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$34,505	\$34,705	\$34,905	.....	.....	.....	16 a 20			
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$34,656	\$34,856	\$35,056	.....	.....	.....	21 a 25			
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$29	\$31	\$33	\$34,808	\$35,008	\$35,208	.....	.....	.....	26 a 30			
\$27	\$30	\$32	\$28	\$31	\$33	\$30	\$32	\$34	\$34,959	\$35,159	\$35,359	.....	.....	.....	31 a 35			
\$27	\$30	\$32	\$29	\$32	\$34	\$32	\$34	\$36	\$35,110	\$35,310	\$35,510	.....	.....	.....	36 a 40			
\$28	\$31	\$33	\$30	\$33	\$35	\$33	\$35	\$37	\$36,261	\$36,461	\$36,661	.....	.....	.....	41 a 45			
\$29	\$32	\$34	\$32	\$35	\$37	\$35	\$37	\$39	\$36,412	\$36,612	\$36,812	.....	.....	.....	46 a 50			
\$30	\$33	\$35	\$33	\$36	\$38	\$36	\$38	\$40	\$36,564	\$36,764	\$36,964	.....	.....	.....	51 a 55			
\$31	\$34	\$36	\$34	\$37	\$39	\$38	\$40	\$42	\$36,715	\$36,915	\$37,115	.....	.....	.....	56 a 60			
\$32	\$35	\$37	\$36	\$39	\$41	\$39	\$41	\$43	\$36,866	\$36,066	\$36,266	.....	.....	.....	61 a 65			
\$34	\$37	\$39	\$37	\$40	\$42	\$41	\$43	\$45	\$36,047	\$36,247	\$36,447	.....	.....	.....	66 a 70			
\$35	\$38	\$40	\$39	\$42	\$44	\$42	\$44	\$46	\$36,168	\$36,368	\$36,568	.....	.....	.....	71 a 75			
\$36	\$39	\$41	\$40	\$43	\$45	\$44	\$46	\$48	\$36,320	\$36,520	\$36,720	.....	.....	.....	76 a 80			
\$37	\$40	\$42	\$41	\$44	\$46	\$45	\$47	\$49	\$36,471	\$36,671	\$36,871	.....	.....	.....	81 a 85			
\$38	\$41	\$43	\$43	\$46	\$48	\$47	\$49	\$51	\$36,622	\$36,822	\$37,022	.....	.....	.....	86 a 90			
\$40	\$43	\$45	\$44	\$47	\$49	\$48	\$50	\$52	\$36,773	\$36,973	\$37,173	.....	.....	.....	91 a 95			
\$41	\$44	\$46	\$45	\$48	\$50	\$50	\$52	\$54	\$36,924	\$36,124	\$36,324	.....	.....	.....	96 a 100			
\$42	\$45	\$47	\$47	\$50	\$52	\$51	\$53	\$55	\$36,057	\$36,257	\$36,457	.....	.....	.....	101 a 105			
\$43	\$46	\$48	\$48	\$51	\$53	\$52	\$54	\$56	\$36,189	\$36,389	\$36,589	.....	.....	.....	106 a 110			
\$44	\$47	\$49	\$49	\$52	\$54	\$54	\$56	\$58	\$36,321	\$36,521	\$36,721	.....	.....	.....	111 a 115			
\$45	\$48	\$50	\$50	\$53	\$55	\$55	\$57	\$59	\$36,454	\$36,654	\$36,854	.....	.....	.....	116 a 120			
\$46	\$49	\$51	\$51	\$54	\$56	\$56	\$58	\$60	\$36,586	\$36,786	\$36,986	.....	.....	.....	121 a 125			
\$47	\$50	\$52	\$52	\$55	\$57	\$58	\$60	\$62	\$36,718	\$36,918	\$36,118	.....	.....	.....	126 a 130			
\$48	\$51	\$53	\$54	\$57	\$59	\$59	\$61	\$63	\$36,851	\$36,051	\$36,251	.....	.....	.....	131 a 135			
\$49	\$52	\$54	\$55	\$58	\$60	\$60	\$62	\$64	\$36,983	\$36,183	\$36,383	.....	.....	.....	136 a 140			
\$50	\$53	\$55	\$56	\$59	\$61	\$62	\$64	\$66	\$36,115	\$36,315	\$36,515	.....	.....	.....	141 a 145			
\$51	\$54	\$56	\$57	\$60	\$62	\$63	\$65	\$67	\$36,247	\$36,447	\$36,647	.....	.....	.....	146 a 150			
\$53	\$56	\$58	\$58	\$61	\$63	\$64	\$66	\$68	\$36,380	\$36,580	\$36,780	.....	.....	.....	151 a 155			
\$54	\$57	\$59	\$60	\$63	\$65	\$66	\$68	\$70	\$36,512	\$36,712	\$36,912	.....	.....	.....	156 a 160			
\$55	\$58	\$60	\$61	\$64	\$66	\$67	\$69	\$71	\$36,644	\$36,844	\$36,044	.....	.....	.....	161 a 165			
\$56	\$59	\$61	\$62	\$65	\$67	\$68	\$70	\$72	\$36,777	\$36,977	\$36,177	.....	.....	.....	166 a 170			
\$57	\$60	\$62	\$63	\$66	\$68	\$70	\$72	\$74	\$36,909	\$36,109	\$36,309	.....	.....	.....	171 a 175			

Quilometros	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.ª zona	2.ª e 3.ª zonas		1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas		1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas		1.ª zona	2.ª e 3.ª 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				Quilometros
Domicílios		Domicílios		Domicílios		Domicílios		Domicílios		Domicílios		Domicílios		Domicílios		Quilometros
Praças	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	Praças	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	Praças	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	Praças	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	Praças	1.ª zona	2.ª e 3.ª zonas	Praças	Quilometros
558	561	563	564	567	569	571	573	575	506,044	506,244	506,444	506,644	506,844	507,044	507,244	176 a 180
559	562	564	566	569	571	572	574	576	506,174	506,374	506,574	506,774	506,974	507,174	507,374	181 a 185
560	563	565	567	570	572	574	576	578	506,306	506,506	506,706	506,906	507,106	507,306	507,506	186 a 190
561	564	566	568	571	573	575	577	579	506,438	506,638	506,838	506,108	506,308	506,508	506,708	191 a 195
562	565	567	569	572	574	576	578	580	506,570	506,770	506,970	506,110	506,310	506,510	506,710	196 a 200
563	566	568	570	573	575	577	579	581	506,680	506,880	507,080	507,280	507,480	507,680	507,880	201 a 205
564	567	569	571	574	576	578	580	582	506,790	506,990	507,190	507,390	507,590	507,790	507,990	206 a 210
565	568	570	572	575	577	579	581	583	506,900	507,100	507,300	507,500	507,700	507,900	508,100	211 a 215
566	569	571	573	576	578	581	583	585	507,010	507,210	507,410	507,610	507,810	508,010	508,210	216 a 220
567	570	572	575	578	580	583	585	587	507,120	507,320	507,520	507,720	507,920	508,120	508,320	221 a 225
568	571	573	576	579	581	584	586	588	507,230	507,430	507,630	507,830	508,030	508,230	508,430	226 a 230
569	572	574	577	580	582	585	587	589	507,350	507,550	507,750	507,950	508,150	508,350	508,550	231 a 235
570	573	575	578	581	583	586	588	590	507,560	507,760	507,960	508,160	508,360	508,560	508,760	236 a 240
571	574	576	579	582	584	587	589	591	507,670	507,870	508,070	508,270	508,470	508,670	508,870	241 a 250
572	575	577	580	583	585	588	590	592	507,780	507,980	508,180	508,380	508,580	508,780	508,980	251 a 255
573	576	578	581	584	586	589	591	593	507,890	508,090	508,290	508,490	508,690	508,890	509,090	256 a 260
574	577	579	583	586	588	592	594	596	508,000	508,200	508,400	508,600	508,800	509,000	509,200	261 a 265
575	578	580	584	587	589	593	595	597	508,110	508,310	508,510	508,710	508,910	509,110	509,310	266 a 270
576	579	581	585	588	590	594	596	598	508,220	508,420	508,620	508,820	509,020	509,220	509,420	271 a 275
577	580	582	586	589	591	595	597	599	508,340	508,540	508,740	508,940	509,140	509,340	509,540	276 a 280
578	581	583	587	590	592	596	598	600	508,450	508,650	508,850	509,050	509,250	509,450	509,650	281 a 285
579	582	584	588	591	593	597	599	601	508,560	508,760	508,960	509,160	509,360	509,560	509,760	291 a 295
580	583	585	589	592	594	598	600	602	508,670	508,870	509,070	509,270	509,470	509,670	509,870	296 a 300
580	583	585	589	592	594	597	599	601	508,865	509,065	509,265	509,465	509,665	509,865	509,065	301 a 305
581	584	586	591	594	596	600	602	604	508,959	509,159	509,359	509,559	509,759	509,959	509,159	306 a 310
582	585	587	594	594	596	601	603	605	509,054	509,254	509,454	509,654	509,854	509,054	509,254	311 a 315
583	586	588	592	595	597	602	604	606	509,148	509,348	509,548	509,748	509,948	509,148	509,348	316 a 320
583	586	588	593	596	598	603	605	607	509,243	509,443	509,643	509,843	509,043	509,243	509,443	321 a 325
584	587	589	594	597	599	604	606	608	509,337	509,537	509,737	509,937	509,137	509,337	509,537	326 a 330
585	588	590	595	598	600	605	607	609	509,432	509,632	509,832	509,032	509,232	509,432	509,632	331 a 335
586	589	591	596	599	601	606	608	610	509,526	509,726	509,926	509,126	509,326	509,526	509,726	336 a 340
586	589	591	597	600	602	607	609	611	509,621	509,821	510,021	510,221	510,421	510,621	510,821	341 a 345
587	590	592	597	600	602	608	610	612	509,715	509,915	510,115	510,315	510,515	510,715	510,915	346 a 350

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

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

Quilometros	Remessas de		Quilometros	Remessas de		Quilometros	Remessas de	
	detalhe	vagão completo		detalhe	vagão completo		detalhe	vagão completo
1 a 10.....	531	531	121 a 125.....	5301	4568	336 a 340.....	8563	7587
11 a 15.....	546	546	126 a 130.....	5315	4579	341 a 345.....	8573	7597
16 a 20.....	561	561	131 a 135.....	5328	4590	346 a 350.....	8582	8506
21 a 25.....	576	576	136 a 140.....	5341	5501	351 a 355.....	8591	8516
26 a 30.....	591	591	141 a 145.....	5354	5512	356 a 360.....	9501	8525
31 a 35.....	1506	1506	146 a 200.....	5367	5523	361 a 365.....	9510	8535
36 a 40.....	1521	1521	201 a 205.....	5378	5532	366 a 370.....	9520	8544
41 a 45.....	1537	1537	206 a 210.....	5389	5542	371 a 375.....	9529	8554
46 a 50.....	1552	1552	211 a 215.....	6300	5551	376 a 380.....	9539	8563
51 a 55.....	1567	1567	216 a 220.....	6311	5561	381 a 385.....	9548	8573
56 a 60.....	1582	1582	221 a 225.....	6322	5570	386 a 390.....	9558	8582
61 a 65.....	1597	1597	226 a 230.....	6333	5580	391 a 395.....	9567	8591
66 a 70.....	2512	2512	231 a 235.....	6344	5589	396 a 400.....	9576	9501
71 a 75.....	2527	2527	236 a 240.....	6355	5598	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.....	8306	7331	471 a 475.....	11518	10543
146 a 150.....	4535	4513	311 a 315.....	8316	7340	476 a 480.....	11528	10552
151 a 155.....	4548	4524	316 a 320.....	8325	7350	481 a 485.....	11537	10562
156 a 160.....	4562	4535	321 a 325.....	8335	7359	486 a 490.....	11547	10571
161 a 165.....	4575	4546	326 a 330.....	8344	7369	491 a 495.....	11556	10580
166 a 170.....	4588	4557	331 a 335.....	8354	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 proprias rodas, não pesando mais de 30 toneladas 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 vasios armados, montados ou não sobre rodas . . . . .	7	Tenders desarmados (tanto a caixa como o leito) . . . . .	8
Canôas . . . . .	7	Tenders transitando sobre as suas proprias 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 proprias rodas não pesando mais de 10 toneladas 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 proprias rodas, comprehendidas as automotoras apagadas, não pesando mais de 10 toneladas cada . . . . .	6	Vehiculos para transportes terrestres, não designados, 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 vehiculo e kilometro . . . . .	\$10
Maximo cobravel por vehiculo . . . . .	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 á grande velocidade**

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

**2.º — 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, efectuar-se-ha em grande velocidade, pagando, com tudo, 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 indivisível de 3.000 kilogrammas e volumes cujo comprimento excede a 6<sup>m</sup>,5 — Só serão aceites 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 aceites para transporte mediante ajuste prévio.

**2.º — Volumes cujo comprimento exceda 6<sup>m</sup>,5 —** Os objectos de comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5 e de peso indivisível 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 mínimos 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 attinjam 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 indivisiveis de 3.000 até 15.000 kilogrammas, cujo comprimento não excede 6<sup>m</sup>,5 metros** — Ao transporte d'estes volumes, quando constituidos por mercadorias ao abrigo d'esta tarifa, serão applicados os preços que lhes correspondam, aumentados 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.

50 %    »    »    »    »    »    »    » 10.000 até 15.000

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 efectuar 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 prazo, será processado estacionamento de acordo com a tarifa de despezas 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 despezas accessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão porém comprehendidos nenhum outros impostos nem as despezas 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 ocupem espaço superior a 2 metros cubicos.

**3.<sup>a</sup> — Isençao 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 dificuldades 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 inflamavel nem quaesquer objectos que não sejam propriamente accessorios do vehiculo.

**5.<sup>a</sup> — Admissao do material circulante.** — O material circulando sobre as suas proprias rodas, deve ser entregue colocado sobre os rails, e não será aceite 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 prazo 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 prazo 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 Portugueza, 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 efeitos, 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

*Luiç Ferreira da Silva Vianna.*