

Gazeta dos Caminhos de Ferro

14.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio de 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 638

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

Proprietario-director

Engenheiro-consultor

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

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

LISBOA, 16 de Julho de 1914

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa especial interna n.º 5 (G. V.): Bilhetes ordinarios a preços reduzidos (em vigor desde 1 de agosto de 1914). — Tarifa especial interna n.º 7 (G. V.): Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos (em vigor desde 1 de agosto de 1914). — Aviso ao Publico: 5.ª modificação á tarifa especial interna n.º 4 (P. V.). — Tarifa especial interna n.º 6 (P. V.): Touros e animaes ferozes.
Minho e Douro. — Aviso ao Publico: 1.º additamento á tarifa especial n.º 8 (G. V.): Transporte de alumnos de estabelecimentos do Estado. — Aviso ao Publico: 1.º additamento á tarifa especial n.º 10 (G. V.): Transporte de montadas de toureiros. — Tarifa especial n.º 16 (G. V.). — Tarifa especial n.º 10 (P. V.): Touros e animaes ferozes. — Tarifa de despesas accessorias.

SUMMARIO

Pagina

Reforço da via nas linhas de S.-F.-P., por J. Fernando de Sousa	209
A economia de combustivel nas locomotivas do Northern Pacific - III — por Mello de Mattos	211
Os caminhos de ferro em Portugal - VIII e IX, por A. O.	213
O novo horario	215
Greve tolhida antes de declarada	215
Viagens e transportes	216
Raul Mesnier	217
A volta ao mundo em aeroplano	217
Carruagens postaes	218
Salvavidas para aviadores	218
Concurso a premio	218
Caminho de ferro do Congo	219
Turbinas de vento para a produção da electricidade	219
O renascimento da Turquia	219
Os electricos pelo Chiado	220
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas	220
Boletim Commercial e Financeiro	220
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	221
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	221
Linhas Portuguezas. — Sul e Sueste. — Companhia Portugueza	222
Linhas estrangeiras. — Hespanha - Japão - Canada	222
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes - Relatorio (Continuação)	223
Companhia da Beira Alta - Relatorio (Continuação)	223
Agenda do Viajante	224
Horario dos combolos	224

Reforço da via nas linhas de S.-F.-P.

Mais de 32 annos vão decorridos desde as apaixonadas controversias de que sahiu a lei de 22 de julho de 1882, concedendo a garantia de juro de 5% ás linhas de Salamanca a Barca d'Alva e Villar Formoso, com o limite de 135 contos, elevado em 1889 a 270 contos.

Considerava-se caso de vida ou de morte para o commercio do Porto essa ligação internacional, á qual se prognosticava auspicioso futuro e extraordinario influxo no trafego da linha do Douro.

Tão optimistas eram os calculos, que se fixava a data de 1902 para a cessação d'encargos do Thesouro, que até então teria adelantado 1.214 contos e auferido em compensação 1.119 na sua linha.

Não faltava quem contradictasse estas contas cor de rosa, argumentando com a fraca densidade da população da provincia de Salamanca, com a insignificancia da sua vida industrial, com a dificuldade de desviar para o Porto movimento commercial que iria aos portos hespanhoes. Era reduzido a exiguas proporções o tributo da linha hespanhola á do Douro, e via-se, na garantia proposta, en-

cargo sem compensação, aliás desnecessario, porquanto a linha de Salamanca á fronteira seria seguramente construida.

Os factos deram infelizmente razão aos pessimistas, e a nossa falta de orientação administrativa aggravou as precarias condições do trafego internacional pela fronteira de Barca d'Alva.

Mais de 30 annos vão passados sem a minima melhoria das condições d'embarque e desembarque no Porto, nem adaptação do porto de Leixões á função que deve desempenhar, nem ao menos a sua ligação com a linha do Minho.

As linhas de S.-F.-P., com o rendimento kilometrico bruto de cerca de 7:000 pesetas, sujeitas nas suas relações com a Galliza á concorrência das linhas de Oeste, Norte e Orense a Vigo, só no movimento internacional de passageiros poderiam encontrar materia para mais rapido incremento de receitas, se o movimento esboçado de turismo se não tivesse paralyzado n'estes ultimos annos.

A caducidade do tractado de commercio com a Hespanha veiu ainda cercear o seu minguado trafego.

E' d'esperar que novo tractado se accorde e oxalá se tenham n'elle em conta as vantagens especiaes que é razoavel conceder ao paiz vizinho quando haja de se importar trigo em Portugal, porque poderia a linha de S.-F.-P. conquistar assim sensivel massa de transportes descendentes. O trafego de transito de ou para a Galliza depende das facilidades que as linhas do Minho e Douro lhe proporcionem e de criteriosa organização do serviço das agencias aduaneiras em Fregeneda, Barca, Valença e Tuy. O transito de ou para os portos do Mediterraneo póde ter certa importancia, se o porto commercial de Leixões vier a ser algo mais que thema de discussões jornalisticas e materia de projectos technicos, e se a linha da circumvalação, livre do *tabu* sobre ella lançado pelo caciquismo local, quando a iniciativa do Sr. Conde de Paçõ-Vieira assentou em 1903 a base legal para a sua construcção, e quando, dois annos depois, se iam começar as expropriações.

Não virão fora de proposito alguns dados estatisticos acerca do trafego no ultimo quinquennio.

Recitas brutas do trafego (em pesetas)

	1909	1910	1911	1912	1913
Passageiros	477.851	527.705	520.703	566.009	574.165
Grande velocidade	134.079	162.315	162.468	182.557	159.932
Pequena velocidade	343.772	365.390	358.235	383.452	414.233
Total	1.323.210	1.405.653	1.400.609	1.555.468	1.395.195
Unidades kilometricas					
Passageiros	9.624.000	10.528.000	10.600.000	11.409.000	11.978.000
Grande velocidade	380.000	439.000	450.000	489.000	450.000
Pequena velocidade	7.865.000	7.890.000	7.848.000	7.853.000	7.251.000
Total	17.869.000	18.854.000	18.948.000	19.892.000	19.679.000
Tarifa media	c	c	c	c	c
Passageiros	4,9	5,0	4,9	4,9	4,7
Mercadorias p. velocidade	9,0	9,0	9,0	9,0	9,1
Despesa por unidade do trafego	6,33	5,81	6,16	6,56	6,74
Recita media idem	7,41	7,45	7,39	7,31	7,09

Nota-se o crescimento da receita de passageiros e recovagens, enquanto a da pequena velocidade se mantém estacionaria, pois a baixa de 1913 é excepcionalmente devida, em boa parte, á falta do tractado, que tambem explica a quebra da grande velocidade em 1913 por falta do peixe, ovos e criação nos ultimos tres mezes.

Admittindo o principio geralmente assente da egualdade de despesa por unidade de trafego, passageiro ou mercadoria, e comparando essa despesa media com a tarifa media, vê-se que o transporte de passageiros determina, por enquanto, um prejuizo, que a mercadoria cobre, pois a tarifa media de 4^o,9 correspond á despesa de 6,4.

Como porém essas despesas são obrigatorias e derivam da existencia inevitavel de certo numero de comboios, que as circumstancias impoem e cuja capacidade só em parte é aproveitada, importa promover o desenvolvimento d'esse ramo do trafego, o mais sensivel e que mais probabilidades de augmento apresenta para se tornar remunerador.

As linhas de S.-F.-P., embora possam ver augmentar sensivelmente o movimento de pequena velocidade, é do de passageiros e recovagens que mais tem que esperar.

Por isso a sua Direcção e Administração teem-se empenhado em melhorar os serviços internacionaes a despeito de pesados sacrificios d'elles derivados.

Passou o *Sud-Express*, em 1906, primeiro de bi-semanal a tri-semanal, e pouco depois a diario. Crearam-se em 1912 os comboios para as ligações dos rapidos 9-10 do Norte com os 55 e 52 da C.-P. Procurou-se, sem resultado aliás, substituir o rapido Porto-Medina por carruagens directas nos correios e pelo rapido assegurando as ligações em *Fuentes-San-Esteban* com os novos comboios atraz referidos; ultimamente poseram-se em circulação excellentes carruagens directas A.B. entre Lisboa e Porto e Medina, o que obriga ao transporte do peso morto de cerca de 60 toneladas diarias em cada sentido para um serviço por ora pouco aproveitado. Aceitou-se até a previsão de duas carruagens diarias no *Sud-Express* e tres accidentalmente.

Ao mesmo tempo procurou-se acelerar a marcha d'esse comboio de luxo, tanto quanto o permittissem as condições da linha e as exigencias regulamentares.

Os que vêem extender-se a linha de Salamanca através do vasto planalto castelhano, mal imaginam quanto as ondulações d'essas infindas planuras tornam accidentado o perfil da linha.

Com effeito, da cota 835^m na fronteira desce a 647^m na passagem de Agueda, para subir novamente á cota 838 ao kilometro 79, e após varias ondulações a 895 ao k. 9 descendo a 847^m em Salamanca.

As penderes de 15^m/_m constituem importante percentagem da extensão total, sendo algumas bastante longas. Não são pois favoraveis as condições de tracção e para se attingir razoavel velocidade media em comboios rapidos pesados (como vae sendo o *Sud-Express*, que por vezes attinge e excede 200 toneladas) são indispensaveis machinas mais possantes com o consequente augmento de peso adherente. A' adopção d'esses typos reforçados oppõe-se, porém, a construcção de numerosas pontes metallicas sommando mais de 900^m, cujo previo reforço é condição *sine qua non* de tão necessario melhoramento.

Não basta robustecer as pontes, pondo a sua resistencia em correlação com as maiores cargas. E' preciso ainda que toda a via admitta maiores velocidades aconselhadas pelo aperfeiçoamento dos serviços internacionaes.

Ora a linha de S.-F.-P. foi construida com o carril Vignole de aço, de 30 k. (de excellent qualidade aliás) e balastrado com saibro assás argiloso em quasi toda a extensão, sobre uma plataforma argillosa. Não bastaria pois o esmero na sua conservação; era preciso assegurar-lhe maior robustez para poder augmentar as velocidades.

Numa linha rica o problema tinha facil resolução pelo emprego de novo carril. Onde a receita bruta apenas attinge, porém, 7.000 pesetas por kilometro, (incluindo as receitas fora do trafego) á custa da circulação de 516:960 kilometros de comboios d'exploração, com uma despesa kilometrica de 6.016^P ou 2,56 por trem kilometrico, impunha-se um plano o mais economico possivel de reforço.

Foi este criteriosamente estudado pelo distincto e zeloso director da exploração, o Sr. Manoel Botelho Pimentel Sarmiento, sobre as seguintes bases:

Conservação do actual carril de 30^k; substituição da junta apoiada pela junta em falso com talas-cantoneiras; balastragem geral com pedra britada; augmento do numero de travessas; reforço da pregação, empregando-se exclusivamente tirafundos.

As talas de junta foram substituidas por outras de cantoneira, tanto no interior como no exterior da via, tendo 0^m,58 de comprimento e na aba da cantoneira os chanfros precisos para as cabeças dos quatro tirafundos das travessas de contra-junta.

Entre o carril e a travessa interpõem-se chapins da junta com os furos para quatro tirafundos, sendo o perfil de uns e outros cuidadosamente estudado para se obter a maxima solidariedade d'estes elementos.

O carril assenta sobre 11 travessas nos alinhamentos rectos e curvas de raio superior a 500^m e sobre 12 nas curvas mais apertadas, ficando o intervallo de 0^m,50 de eixo a eixo entre as travessas de contra-junta e 0^m,75 entre as outras.

Alóra os chapins das juntas, ha chapins intermedios nas travessas alternadas. A pregação em cada travessa intermedia é formada por 6 tirafundos, ficando os grupos de 3 alternativamente com 1 e 2 tirafundos do lado anterior.

Os tirafundos, com 21^m/_m de diametro proximo da cabeça e 45 n'esta, são de dois typos, differindo o da junta do outro apenas na forma da cabeça, adaptada n'aquelle ao chanfro da tala por meio de um filete de 8^m/_m a fim de se oppôr ao deslocamento longitudinal do carril.

Cada carril fica pois assente em 4 chapins intermedios e 2 de junta.

A balastragem com seixo duro britado é feita com a espessura minima de 0^m,20 debaixo da travessa e as larguras inferior de 4^m,18 e superior de 2^m,87. A espessura, do plano das cabeças do carril á plataforma, é de 0^m,48.

O diagramma de distribuição das travessas era um dos pontos que mais attenção demandava. Pensou-se primeiro em não modificar a situação das travessas mais afastadas dos topos do carril.

Ao diagramma actual:

|| 64,3 || 84 || 84 || 84 || 84 || 84 || 84 || 84 || 84 || 64,3 ||

projectou-se substituir o seguinte:

|| 26 || 60,5 || 73,5 || 84 || 84 || 84 || 84 || 73,5 || 60,5 || 25 ||

adoptando-se afinal este outro:

|| 25 || 75 || 75 || 75 || 75 || 75 || 75 || 75 || 75 || 75 || 25 ||

Nas curvas apertadas a distancia das travessas intermedias fica reduzida a 68,2.

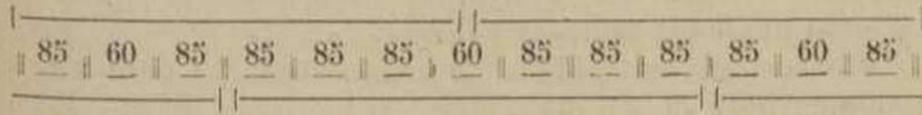
Vem a proposito referir alguns esclarecimentos amavelmente subministrados por M. Philippe, inspector geral da Companhia do Norte Belga, que tem carris de 8 e 30^k em linhas percorridas por expressos.

Das experiencias feitas em 1911 nas suas linhas conclue-se que são admissiveis carris de 30^k com desgaste inferior a 8^m/_m, assentes em 11 a 14 travessas, pois podem sobre ellas circular com toda a segurança machinas de 18^t por eixo á velocidade de 75 a 90 kilometros.

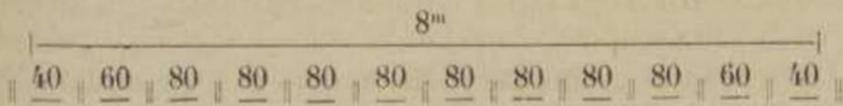
Antes de 1887 os carris Vignole de 30^k assentavam alli em 10 travessas com as juntas apoiadas e desentoadas de 0^m,60, com o seguinte diagramma:

88,5 || 60 || 60 || 60 || 88,5 || 88,5 || 88,5 || 88,5 || 88,5 || 88,5 || 88,5 || 60 || 60 || 60 || 88,5 ||

A partir de 1887, passou-se à junta em falso desencontrada de comprimento igual a metade do carril, sendo nas linhas d'expresso as travessas de junta ligadas por um barrote de 50 ^m/_m de espessura seguro por tirafundos e ficando cada carril sobre 10 travessas.



A experiencia mostrou que convinha acabar com o desencontro das juntas, mantendo-as em falso e acrescentando uma travessa por carril, do que resultou o seguinte diagramma, adoptado desde 1895:



Nas curvas abaixo de 600^m empregaram-se 12 travessas em vez de 11.

Desde 1907 o numero de travessas foi elevado a 13, ficando as de contra-junta a 40^{cm} a immediata a 50 e os intervallos seguintes a 67.

Em casos muito excepçoes vae-se a 14 travessas.

Na linha de Namur a Givet, com velocidades de 80 kilometros, conserva-se o carril de 30^{kg} com 12 a 14 travessas.

Não attingirão esse limite as velocidades na linha S.-F.-P. O reforço, tal qual foi planeado e está sendo gradualmente executado na linha de Salamanca a Villar Formoso, é mais que sufficiente para se attingirem com segurança velocidades até 70 kilometros, quando as pontes comportarem machinas de typo adequado.

Este reforço de via será levado a effeito em quatro annos, ao mesmo tempo que se reforcem as pontes.

Basta que estejam completos os primeiros 79 kilometros a partir de Salamanca, na parte que mais se presta a augmentos de velocidade, para se poder realizar sensivel economia na duração da marcha do *Sud-express*.

Consideravel sacrificio deriva d'esse melhoramento para a Companhia, que não hesitou em fazê-lo para que a sua linha possa satisfazer as exigencias do trafego internacional, na esperança de que pelo seu desenvolvimto venha a tornar-se remunerador.

J. Fernando de Souza.



A economia de combustivel nas locomotivas do Northern-Pacific

621.182.3 + 621.187.5

III

Proseguindo no relato das conferencias que emprehen- deu a linha ferrea do norte do Pacifico, resta fallar na terceira e ultima em que se recorreu a projecções estereoscopicas.

A terceira conferencia versou propriamente sobre o problema da conducta dos fogos e sobre o uso da applicação da tiragem.

O caminho de ferro do norte do Pacifico proporciona um scenario magnifico ao longo das suas linhas, e a primeira vista que foi projectada sobre o alvo mostrava a linha atravessando um bello valle, mas com uma grande quantidade de fumo negro que sahia da chaminé, e que, na realidade, recobria o scenario nas suas proximidades. Para que serviam as vantagens da paisagem, se o fogueiro, faltando à sua obrigação, a occultava a vista do passageiro?

A segunda projecção mostrava o mesmo comboio sem

a fumaça, porque o fogueiro picava os fogos frequentemente. Assim é que devia ser.

Outra projecção mostrava um tender cuidadosamente carregado de carvão e arrumado. Embora não seja o fogueiro propriamente responsavel por isso, muito o auxilia o ter esse trabalho convenientemente feito.

Applicaram-se esperas para deter o carvão de modo que não sahisse pela respectiva passagem e collocaram-se chapas de ferro sobre os buracos do solho em que passava o croque. O machinista pôde observar se estes dispositivos se conservam bem. Tambem se chamou a attenção para o facto de ser humedecido o carvão demasiadamente, do que resultou um gasto de calor para fazer desaparecer a humidade quando o carvão entrou na fornalha. Apenas se deve applicar agua bastante para evitar que o carvão miudo se perca pela chaminé, e pela corrente de ar que na marcha incide sobre o *tender*.

Mostrou-se então por uma serie de varias vistas o arranjo das applicações da tiragem, descrevendo o funcionamento de cada uma das suas partes. Tambem se mostraram vistas do super-aquecedor de Schmidt e as vantagens do sobreaquecimento do vapor discutiram-se de um modo simples mas completo. Seguiram-se então series de imagens mostrando secções da fornalha em varias condições de fogos devidamente ou inconvenientemente conduzidos. Uma vista por exemplo mostrava o que era designado por «toça de rato almiscarado» (*muskrat house*) constituido pelo carvão topetando com o tecto da fornalha e amontoando-se inferiormente. Outra vista mostrou o carvão amontoado ao lado posterior da caldeira.

Estes defeitos cortam a superficie da grelha e affectam seriamente a capacidade da locomotiva por isso que cada pollegada quadrada é necessaria para que o trabalho seja perfeito.

Outra vista mostrou o carvão amontoado no centro da fornalha e com muito pouco combustivel aos lados e nas extremidades, na frente e na retaguarda. Entra assim o ar por estes pontos e determina um arrefecimento, o que é muito mau processo encarado sob o ponto de vista da economia no manejo do combustivel e na manutenção e vigilancia da fornalha. Duas outras vistas mostram como é que se pôde manter o fogo para dar os melhores resultados quando o carvão seja distribuido levemente aos lados, na frente e na retaguarda.

Outra serie de desenhos eram de interesse maior do que o usual, porque mostravam as formulas chimicas dos gazes que se evolavam do lume. Um dos desenhos mostrava a fornalha à temperatura de 2.500 graus. Não havia carvão algum no estado livre, nem fumo, nem oxydo de carbonio. Todos os gazes se encontravam sob a forma de anhydrido carbonico ou bioxydo de carbonio e de vapor de agua. Outra vista illustrada com formulas chimicas mostrava um fogo com jorra. A jorra ou escoria não arde e deve ser deitada fóra na primeira paragem. Mostrou-se depois um fogo com um orificio na camada de combustivel. Não ha fumo negro que saia da fornalha, visto que uma grande quantidade de ar que passa pelo orificio faz descer a temperatura abaixo do ponto de combustão dos gazes.

Ainda outra vista faz avultar o facto de que abrindo rapidamente as valvulas se dispendem 15 libras de carvão por minuto, o que corresponde a cerca de meia tonelada por hora. Mostraram-se tambem analyses chimicas do numero de carvões que se usaram na rede do caminho de ferro.

Ao encerrar-se esta conferencia, muitos ouvintes fizeram perguntas a que o conferente respondeu, chamando particularmente a attenção para o facto de não se poder dar regra alguma sobre a espessura conveniente para o fogo, porque depende especialmente das condições do serviço.

Leram-se então umas regras importantes sobre as

qualidades prejudiciaes do fumo, mostrando-se aos ouvintes a necessidade de terem cuidado especial em evitá-lo. Também se lhes pediu que cultivassem a dextreza natural no manejo do balde do carvão, porque o aro d'este batendo de encontro ao aro da porta da fornalha distribue o carvão á maneira de leque. Seguiu-se uma curta digressão sobre a necessidade de haver um perfeito entendimento entre o machinista e o fogueiro e sobre a maneira de mais proveitosamente o conseguir.

Distribuiu-se como conclusão d'estas conferencias aos chefes de divisão, machinistas, fogueiros, chegadores e engenheiros chefes dos armazens, umas instrucções constantes d'um livro sobre o uso do combustivel que habitualmente se gasta na companhia.

O livro descreve inteiramente os principios que se discutiram nas conferencias e licções dadas no carro.

Como complemento aos trabalhos feitos sobre o combustivel no carro instructor, a economia do combustivel e os *records* de combustivel são discutidos mensalmente em todas as reuniões do pessoal superior das divisões. Estes *records* individuaes do combustivel são arrecadados para se classificarem e mostrarem as toneladas-milhas por tonelada de carvão queimado, tanto no sentido de leste como no de oeste e também na sua totalidade. Os *records* individuaes constam dos boletins das repartições nas officinas e são muito discutidos entre os chefes e os operarios.

A cada chefe de officina fornecem-se os relatorios do gasto diario de combustivel e com estes relatos é possível seguir-se immediatamente qualquer pequeno exercicio ao assumpto relativo. As conferencias adaptam-se á capacidade do carro instructor e frequentemente são seguidas pelas auctoridades municipaes e estaduais, incluindo representantes de varias escolas em todo o noroeste.

Aproveita-se uma carruagem ordinaria para a transformar no carro instructor de que se tem fallado. Uma das extremidades é dividida para camarote de dormir e escriptorio do conferente. Dota-se de apparatus de acetylene para ministrar luz á carruagem e ao estereoscópio, tendo egualmente um deposito de gazolina para dar gaz aos bicos de Bunsen. Alem d'isso, como se viu, necessita-se apenas de mui pouco material.

Alem dos cartazes de que se fallou logo no primeiro artigo, deram-se os aphorismos seguintes como objecto de leitura constante:

Lembra-te que a alavanca de mudança tanto serve para interromper como para mudar.

Acompanhando um desenho em perspectiva de um cubo de sete pollegadas, lêem-se as palavras: Isto representa o volume de um pedaço de carvão desperdiçado por estar aberta a porta da fornalha durante um minuto.

A válvula aberta durante um minuto n'uma machina que contenha 200 libras de vapor fará perder o equivalente a 15 libras de carvão.

O fogueiro que procura trabalhar com efficacia poupa trabalho a si proprio.

Gastae o vosso cerebro assim como os vossos musculos no vosso trabalho. Merecereis mais facilmente o vosso salario.

A abertura do registro é extravagancia. Segurae-o e dae expansão no cylindro.

Não vos esqueçaes de prender a alavanca quando se recua. Trabalhae em ambos os sentidos.

Queimar é a rapida combinação chimica do oxygenio com o combustivel.

Qualquer substancia que rapidamente se combina chimicamente com o oxygenio chama-se combustivel.

Um composto é uma substancia em que por meio de qualquer processo de tratamento se encontra alguma coisa diferente de elle.

Um elemento é uma substancia em que, por qualquer

processo ou tratamento, nunca se encontra outro corpo senão elle proprio.

Uma libra de carvão imperfeitamente queimado como oxydo do carbonio (CO) apenas produz 4.500 unidades thermicas britannicas (4.500 B. t. u.).

Uma libra de carvão perfeitamente queimado como bioxydo do carbonio (anhydrido carbonico CO₂) produz 14.5000 unidades thermicas britannicas.

Precisam-se vinte libras de ar atmospherico para queimar uma libra de carvão n'uma locomotiva. Uma libra de ar occupa 13 pés cubicos.

Picar frequentemente os fogos poupa carvão, reduz o vosso trabalho e conserva a pressão elevada.

Fumo negro é carvão dos gazes por queimar e representa a perda de 14.500 unidades thermicas britannicas por cada libra que se evola.

Uma unidade thermica britannica é a quantidade de calor preciso para elevar de um grau uma libra de agua a 39 graus Fahr. (3,89 graus centigrados). ⁽¹⁾

Como se vê a unidade thermica britannica carece d'exactidão para quem não estiver habituado com as unidades que os Ingleses empregam nas suas pesagens. De facto a libra póde pertencer ao systema *avoir du poids* e n'esse caso corresponde a 453 grammas ou ao systema *troy* e vale em grammas 373,096. Ora tanto a libra *troy* como a *avoir du poids* se exprimem em inglez pela mesma palavra *pound*, mas a segunda destina-se aos usos commerciaes ao passo que a primeira se applica nas pesagens de metaes preciosos e nas experiencias de physica e de chimica.

Logo, quando quizessemos conhecer a correspondencia entre a B. t. u. e a caloria teriamos que considerar a libra *troy* ou a *avoir du poids* conforme se tratar de usos praticos ou de investigações scientificas.

Uma libra de hydrogenio queimado para produzir agua (H₂O) dá 62.000 unidades thermicas britannicas.

O homem que nunca diz eu não posso, mas eu posso, sempre vence.

⁽¹⁾ O valor da unidade thermica britannica tomando como peso a libra *troy* póde deduzi-se das seguintes considerações.

O calor especifico da agua só a 15 graus centigrados é que é egual á unidade.

A zero centigrado o seu valor é 1,007 e a 5 centigrados 1,004. Ora 5 — 3,98 = 1,02.

Interpelando temos:

$$w = \frac{0,003 \times 1,02}{5} = 0,000612$$

Logo a 3,98 o calor especifico da agua será 1,004612. Portanto teremos em grandes calorias o valor

$$T = 0,37324195 \times \frac{5}{9} \times 1,004612 \\ = 0,208342967707445$$

Quando a unidade de peso faz a libra *avoir du poids* a unidade thermica britannica será:

$$T_1 = 0,45359265 \times \frac{5}{9} \times 1,004612 \\ = 0,253158121834$$

Como é este o valor que as tabellas dos engenheiros dão para a correspondencia da B. T. U. e como o texto da *Railway Age Gazette* designa a unidade pelas letras B. t. u. póde concluir-se que ha uma unidade thermica pratica na Inglaterra que corresponde a 0,253 Calorias e uma unidade usada nos gabinetes de physica que equivale a 0,208 calorias.

Inclino-me todavia a que para as medidas de calorimetria os physicos e chimicos inglezes derogaram da regra que os fez escolher a libra *troy* para unidade de peso.

Que bom seria que a Gran-Bretanha entrasse deliberadamente no caminho de adoptar o systema metrico decimal para evitar estas duvidas a que se presta a sua complicadissima metrologia. Mas quando se pensa que até Herbert Spencer aconselhou que conservassem os seus abstrusos pés, pollegadas, linhas, libras, jardas, toneladas curtas (*short tons*) e toneladas compridas (*long tons*) chega-se a desesperar que entrem n'um caminho de gente christã.

A ligação no trabalho entre o machinista e o fogueiro é essencial na economia do combustível.

Sacudi as grelhas bastante e muitas vezes para as conservardes abertas. O fogo sacudido dentro do cinzeiro é uma perda.

Raspar o fogo produz jorra; antes ponde o fogo onde possa chegar o balde.

Fechar a porta da fornalha rapidamente depois de cada pázada poupa carvão, fornalha e chaminé, e evita a formação de jorra.

Estes aphorismos para terem a verdadeira característica deveriam ser escriptos na linguagem usada pelos nossos fogueiros, mas sendo diversissima de região para região e não tendo por emquanto a associação dos engenheiros fixado a terminologia technica, achei preferivel traduzir á letra.

E' lamentavel de resto a anarchia que existe no vocabulario technico portuguez, em grande parte devido á proveniencia dos machinismos que, vindos de França uns, de Inglaterra outros, tomaram em cada região nomes diversos para a mesma machina e por vezes bem dispatados.

Guincho, por exemplo, para representar o que na linguagem portugueza já tinha o nome de sarilho, vê-se bem que derivou de *winch*, que de resto tem variadissimas assersões em inglez, mas nenhuma que corresponda ao significado que se attribue na nossa linguagem corrente ao que nem de longe nem de perto recorda tal machinismo.

Mas seria despropositado no final d'um maçudo artigo, já o terceiro da serie e felizmente o ultimo, entrar n'uma digressão philologica á laia das de Filinto Elyseo e tão capaz de fazer adormecer como as odes que elle escreveu. Por isso... naturalmente... ponto final.

Mello de Mattos.

Os caminhos de ferro em Portugal

VIII

Para nos fins de outubro de 1856 se abrir á circulação o caminho de ferro de Lisboa ao Carregado e n'elle se fazer sem perigo o serviço, foi necessario limitar muito o numero e velocidade dos comboios, e serem estes destinados unicamente a passageiros, reservando para mais tarde o estabelecimento de comboios de mercadorias.

Algumas das estações não se encontravam acabadas e a do Carregado era um simples barracão que, provisoriamente, era aproveitado para isso. A segunda via estava assente só até Sacavem, no material fixo notavam-se bastantes deficiencias, o material circulante era pouco e muito diminuto o numero de carruagens de 3.^a classe, não havia vagões para mercadorias, e das nove locomotivas existentes só duas eram novas, estando as outras bastante estragadas pelo muito serviço que tinham feito durante a construcção da linha.

A via ferrea em grande parte estava aberta, sem vedação alguma, e as officinas achavam-se dispersas desde Xabregas, em que havia algumas, até ao Caes dos Soldados, onde se faziam as grandes reparações no material, sendo preciso transportar a pau e corda, de Santa Apolonia para este ultimo ponto, as rodas e eixos das viaturas que necessitavam concerto.

A estas causas, que não permittiam um movimento activo e que augmentavam as despesas de exploração, juntavam-se ainda outras que faziam com que as receitas não podessem crescer de modo sensivel, emquanto a linha não chegasse pelo menos a Santarem.

Até ahí, o caminho de ferro não passava em terra alguma importante, nem estava em communicação directa

por estrada (a não ser a do Carregado a Coimbra) com qualquer centro industrial ou commercial, e, seguindo sempre a pequena distancia do Tejo, tinha não só de luctar com a concorrência da navegação fluvial, mas tambem, em vista da grande largura do rio, não podia ser aproveitada senão pelos habitantes de um dos lados, e só para deante de Santarem é que poderia ser utilizada para o transporte de passageiros e productos das povoações que lhe ficavam á direita e á esquerda.

Apesar de todas estas condições desfavoraveis que levaram a iniciar a exploração com dois comboios de ida e volta, diarios, os quaes gastavam uma hora e dez minutos de Lisboa ao Carregado e outro tanto no regresso, no primeiro mez (novembro de 1856) andaram n'elles 327 passageiros de primeira classe, 3:110 de segunda e 14:239 de terceira, e começando em março do anno immediato a haver tres comboios de ida e volta por dia, aquelles numeros, em junho seguinte, elevaram-se, respectivamente, a 1:897, 7:811 e 31:860.

Entretanto, continuava-se a trabalhar na linha para além do Carregado; mas as obras caminhavam muito vagarosa e irregularmente, de modo que, em março de 1857, a secção do Carregado ás Virtudes estava bastante adiantada, mas longe da conclusão; das Virtudes á Ponte de Santa Anna encontrava-se tudo em grande atrazo e depois na ultima parte havia apenas feito um aterro que fôra construido pelos engenheiros inglezes, e nem mesmo estava fixado o traçado pelo sul de Santarem, que havia de substituir o que fôra proposto pelo engenheiro Valentine e que passava pelo norte d'essa villa.

Como, apesar dos adeantamentos de dinheiro que lhe tinham sido feitos e da prorogação do prazo para a abertura da linha de Lisboa a Santarem que lhe fôra concedida, a Companhia Peninsular não poderia, de certo, ter as obras acabadas até ao fim de setembro, o governo decidiu rescindir o contracto que com ella havia e adquirir a posse da parte do caminho de ferro já feita, para, livre de conteslações, poder ajustar com um novo concessionario a conclusão d'essa parte até Santarem e o seu prolongamento ou para o lado da fronteira ou em direcção á cidade do Porto.

Não estando n'essa epocha ainda assente, qual o modo mais conveniente de fazer a junção das vias ferreas portuguezas e hespanholas, e mostrando os estudos feitos, quer por engenheiros nossos quer por outros estrangeiros, que, até perto da Barquinha, o traçado deveria ser commum ao caminho de ferro internacional e ao que unisse Lisboa com o Porto, o governo resolveu deixar para mais tarde a construcção d'aquelle e tratar immediatamente da construcção do que ligasse a capital com a segunda cidade do reino.

Para evitar a demora inherente ás formalidades da hasta publica, que nem sempre dá os bons resultados que theoreticamente deve produzir a concorrência, julgou o governo preferivel contractar a construcção da linha ferrea de Lisboa ao Porto com o Sr. Morton Peto, que, pela competencia e seriedade com que executara varios trabalhos de igual natureza em Inglaterra e na America, dava todas as garantias de bem cumprir os compromissos a que se obrigasse.

Ajustado a 8 de abril com Sir Morton Peto, o contracto provisorio, logo no dia 14 o governo apresentou ás côrtes uma proposta de lei, na qual pedia auctorização para celebrar o contracto definitivo; para rescindir o contracto de agosto de 1853, com a Companhia Peninsular, tomando as acções ao par e pagando-as com titulos da divida fundada ao preço de 50% ou, em dinheiro, em 16 prestações, de tres em tres mezes, com o juro de 6% ao anno e podendo os prazos ser encurtados para as acções primitivamente subscriptas pelo governo e depois passadas no Brasil, e ainda para liquidar o que se devesse aos empreiteiros Shaw & Waring, recebendo estes o saldo que a

seu favor se apurasse, em títulos de dívida fundada externa, ao preço de 50% ou em dinheiro, em prestações, nos prazos que se convencionassem.

Approvada pelo parlamento esta proposta e convertida na lei de 4 de junho, depois de ultimadas as negociações com a Companhia Peninsular, foi esta, por decreto de 9 do mez seguinte, dissolvida, ficando ao mesmo tempo rescindido o contracto de 1853 e, por outro decreto de igual data, foi o capitão de engenharia João Chrysostomo de Abreu e Sousa nomeado administrador geral interino do caminho de ferro de Lisboa a Santarem e encarregado de receber d'aquella empresa todos os objectos da sua gerencia, para poder continuar o serviço com toda a regularidade.

IX

Deixando agora de parte os trabalhos realizados no caminho de ferro de Lisboa a Santarem, durante o tempo que esse troço foi administrado pelo governo, fallaremos hoje do contracto Peto, do qual justificadamente se esperava que em breve resultaria o estabelecimento da viação accelerada entre a capital e a outra cidade, com grande proveito da importante região atravessada por essa linha.

Em virtude da auctorização concedida pela lei de outubro de 1857 e de accordo com o contracto provisório de 8 de abril anterior, foi no dia 28 de agosto assignado o contracto definitivo pelo ministro das Obras publicas, Carlos Bento da Silva, em nome do governo, e por Sir Samuel Norton Peto, como representante de uma Companhia que se obrigava a organizar conforme as disposições do Código Commercial portuguez e que reservaria a quarta parte das suas acções para ser offerecida a subditos portuguezes.

A Companhia que assim se formasse contrahia a obrigação de concluir a linha de Lisboa a Santarem, construir o prolongamento d'essa até ao Porto, passando nas da Atalaia, Thomar, Pombal, Coimbra, Pampilhosa e Ave-lãs, terminando defronte da cidade do Porto no lugar que o governo, sob proposta da Companhia, approvasse, fornecer e conservar todo o material necessario para a exploração, estabelecer e conservar em bom estado de serviço um telegrapho electrico ao lado do caminho de ferro, em toda a sua extensão.

A empresa compromettia-se mais a continuar o caminho de ferro em Lisboa, desde Santa Apolonia até ao Caes dos Soldados, estipulando n'este ultimo ponto a estação principal para passagens e no outro extremo da linha estabelecer a comunicação d'esta com o Porto, por uma ponte volante movida a vapor ou por quaesquer outros meios que o governo approvasse, obrigando-se a, desde que se construísse um caminho de ferro do Porto para o norte, prolongar o seu até ao ponto da margem esquerda do Douro, que por estudos ulteriores se reconhecesse ser o mais proprio para uma ponte pela qual se ligassem as vias ferreas dos dois lados do rio, contribuindo com metade da somma em que importasse essa grande obra de arte.

A Companhia obrigava-se tambem a emittir as suas acções dentro de seis mezes a contar da data do contracto (podendo este prazo ser alargado por accordo com o governo), a apresentar, dois mezes depois de constituido, o estudo geral do traçado e a submeter à approvação do governo dentro dos sete mezes seguintes os projectos completos das diversas secções de toda a linha.

A construcção devia começar nos primeiros tres mezes a partir da constituição da Companhia, e o caminho estar todo prompto a ser aberto ao transito d'ahi a quatro annos, sob pena de revisão do contracto.

A execução das obras, o fornecimento, collocação e emprego de material seria fiscalizado por engenheiros do governo. As questões que surgissem entre o governo e a Companhia seriam resolvidas por arbitros ou pelo conten-

cioso administrativo, e quando versassem sobre assumptos de engenharia a escolha do vogal de desempate, se não podesse haver accordo entre os litigantes, seria conferida ao presidente da corporação dos engenheiros civis de Inglaterra.

Sir Morton Peto obrigava-se a fazer n'um Banco, à escolha do governo e à ordem d'este, um deposito de dez mil libras, trinta dias depois da assignatura do contracto e outro igual um mez antes de começarem as obras, podendo levantar o primeiro, logo que em expropriações, obras e material, estivessem empregadas 100 mil libras, e o segundo, desde que em novas obras estivessem gastas mais 100 mil libras, ficando depois a servir de caução os trabalhos feitos.

A concessão era feita por 99 annos, a partir da constituição da Companhia; ao governo ficava, porém, o direito de a remir depois de passados trinta annos, fazendo o aviso com tres mezes de antecedencia e pagando à empresa uma somma igual à totalidade do producto liquido da exploração, nos 14 annos immediatamente anteriores, podendo este modo de remição ser substituido por outro se a Companhia o desejasse e as Côrtes approvassem.

Em lugar da garantia de juro que fosse adoptado para o caminho de ferro de Santarem, e a pedido do governo, estipulou-se que a Companhia receberia a subvenção de 5:500 libras por kilometro, com referencia a uma extensão total de 328:500 metros.

O pagamento seria feito aos trimestres, em prestações eguaes dentro de quatro annos, sendo a primeira tres mezes depois de começados os trabalhos.

Para receber até metade do total da subvenção, a Companhia tinha de justificar haver gasto o dobro da prestação em expropriações, obras e material collocado sobre a linha e a outra metade ser-lhe-hia paga conforme o progresso dos trabalhos, verificado pelos fiscaes do governo, e de modo que a Companhia não recebesse nunca quantia superior à que do seu capital social tivesse empregado.

No contracto foram estabelecidos os preços maximos que a empresa poderia cobrar pela conducção de passageiros e transporte de quaesquer objectos, devendo essas tarifas ser reduzidas logo que o dividendo da Companhia fosse pelo menos de 5% do capital empregado na construcção, e que para esse fim era fixado no maximo de 50 contos por kilometro.

No caso de interrupção da exploração (salvo o caso de força maior) o governo por sua propria auctoridade proveria para que ella continuasse por conta da empresa e se esta no prazo de tres mezes não estivesse ainda habilitada a tomar novamente conta do serviço, o contracto ficava rescindido, passando o caminho com todas as suas dependencias para o Estado, sem indemnização alguma.

A Companhia eram concedidos direitos, garantias e isenções semelhantes áquellas de que gosava a Companhia Peninsular, e as condições technicas da linha eram tambem eguaes ou pouco differentes das estabelecidas para a secção de Lisboa a Santarem.

O caminho seria construido para uma só via, mas as expropriações, aterros e obras de arte teriam a largura precisa para duas, devendo a segunda ser assente logo que a receita bruta annual attingisse 3:240\$000 réis por kilometro. A largura da via era fixada em 1^m,44 a 1^m,45, mas os carris deveriam ter o peso de 37 e não de 30 kilos por metro corrente, como os existentes na parte construida de Lisboa a Santarem. Quanto às estações, o contracto determinava positivamente que a do Porto deveria approximar-se quanto possivel, na sua construcção, das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

A respeito da secção de Lisboa a Santarem, que, como dissemos, o governo adquirira e estava sendo administrada por um seu delegado, preceituava especialmente o contracto que essa parte da linha, com todos os seus pertences, e livre de quaesquer reclamações presentes ou fu-

luras, seria entregue à empresa dentro do prazo de tres mezes, a partir da constituição d'esta, para a explorar, devendo começar o serviço de mercadorias o mais cedo possível e abrir successivamente à circulação, á medida que se fossem concluindo, as outras secções.

Em pagamento d'essa parte da linha, com tudo que pertencera à Companhia Peninsular, a empresa satisfaria ao governo, em dezaseis prestações trimensaes e por encontro na subvenção que tivesse direito a receber, a quantia de 550 mil libras, e, da mesma forma, lhe pagasse mais 290 que este dispendera na conservação de obras e material, desde a data do contracto provisório até 19 de agosto, e mais ainda a somma que com estes juros o mesmo governo dispendesse desde esse ultimo dia até áquelle em que a empresa tomasse conta do caminho de ferro de Lisboa a Sautarem.

A. O.

O novo horario

D'um nosso estimado assignante recebemos a seguinte carta, a que gostosamente damos publicidade:

Sr. Director

Tendo lido no ultimo numero da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu artigo «O Novo Horario», notei que V. faz alli a mesma observação que eu proprio para mim fizera quando analysara o novo serviço dos comboios em vigor desde 25 do passado mez de junho.

Reliro-me á deligencia que V. nota no serviço Lisboa-França, pela falta de ligação em Pampilhosa do comboio n.º 51 da Companhia Portugueza com o n.º 3 da Beira Alta. Essa ligação, que se podia facilmente ter feito, — e pôde mesmo n'este ponto modificar-se ainda, tão simples é o horario, — traria enormes vantagens para o publico sem prejuizo algum para as companhias interessadas.

Assim, partindo da Pampilhosa, o comboio n.º 3 da Beira Alta cerca das 12,30 ou seja 1 hora e 40 minutos mais tarde, recebia alli os passageiros do comboio n.º 51, evitando a estes, quando idos de Lisboa, terem de sair ás 21,35 da vespera... para estarem seis horas parados na Pampilhosa!... Recebia, além d'isso, o correio e jornaes da manhã d'esse dia para a Beira e estrangeiro.

Ora é de notar, que precisamente ás 12,30 tem a Companhia da Beira Alta o comboio n.º 7 até Mangualde, como ligação do comboio 51 da Companhia Portugueza. Facil seria, pois, alterar as marchas dos comboios 3 e 7, partindo o n.º 3 ás 12,30, para chegar a Villar Formoso cerca das 19,40; a Fuentes de San Esteban cerca das 22,10; a Salamanca cerca da meia-noite; e a Medina cerca das 2 horas, hora a que chega alli tambem o *Sud-Express*. E assim podiam os passageiros ligar com o comboio do Norte de Hespanha, que sae de Medina ás 2,39 poupando-lhes, com este simples atrazo de pouco mais de hora e meia, uma enorme machada de nada menos de 15 horas!...

Por outro lado, o rapido bi-semanal do Douro, n.º 155, que sahe do Porto ás 12,20 e chega a Fuentes de San Esteban ás 19,50 podia ser supprimido pois passando a ser preciso chegar a Fuentes de San Esteban só cerca das 22 horas (2 horas mais tarde), bastava prolongar o comboio n.º 151 do Douro, directo, que vae só até á Regoa. Este comboio, que é diario, tem uma marcha quasi igual á do rapido 155 e sahe do Porto ás 14,5, ou seja precisamente perto 2 horas mais tarde, dando-lhe margem a chegar a Fuentes de San Esteban á hora precisa. E assim lucravam tambem os passageiros do Porto essas 2 horas inutilmente passadas em caminho de ferro.

De V. etc. — G. B.

Tem o nosso assignante perfeita razão. Ligar os comboios 3 da Beira Alta e o 155 do Minho e Douro com o 51 era o ideal. Como dissemos no nosso ultimo numero, facil é ligar o 3 da Beira Alta; mas o 155 do Douro é um tanto difficil. Mas conseguida a ligação do comboio da Beira, a do Douro estava naturalmente indicada.

Retardando o comboio n.º 3, 1 hora e 40 minutos para partir ás 12,30, facil seria fazer chegar o correio de M.S. a Medina á 1,30, a optimas horas para ligar com os comboios com destino a Madrid e a Hendaya.

Na linha da Beira não seria facil ganhar mais de 10 minutos que tinha que perder em Villar Formoso para os passageiros jantarem, pois a chegada alli seria, para esse

effeito, a optimas horas; e, ao que nos consta, ha alli agora um restaurante, não inferior aos da Guarda e Pampilhosa.

Ora o trajecto de Fuentes de Oñoro a Medina (202 kilometros, egual ao de Pampilhosa a Villar Formoso) não era difficil fazer-se em 6 horas e 35 minutos, o mesmo tempo que gasta o comboio mixto que leva os passageiros do rapido n.º 55 da Companhia Portugueza.

Antigamente esta ligação era um tanto difficil por o *Sud-Express* chegar a Medina ás 0,55, o que obrigaria a uma ultra-passagem em Salamanca; porém, agora que elle chega as 2,1 não nos parece haver difficuldade de maior.

Agora quanto ao Minho e Douro, o caso é differente. Se o comboio correio da S.-F.-P. partisse de Fuentes de San-Esteban ás 21,20 o rapido do Douro teria que chegar alli ás 21,15 pelo menos; ora a chegada actual é ás 19,50, isto é, 1 hora e 25 minutos mais cedo. Se elle partisse do Porto 1 hora e 25 minutos mais tarde partiria ás 13,45, mas como necessitasse de partir ás 14,10 teria que ganhar no trajecto 25 minutos, o que, dado o enorme movimento da linha do Douro que obriga a constantes cruzamentos, não é nada facil.

Esta ligação só se poderia conseguir se o rapido 51 da C. P. chegasse a Campanhã 15 minutos mais cedo; então já seria facil ganhar 10 minutos no Douro, e realizar-se uma ligação que enormes vantagens traria para o publico.

E adicionando ao rapido 151 do M. D. a 3.ª classe, poderia elle ser diario, garantindo-se assim um rapido e quotidiano serviço de Lisboa para o Douro, Valle do Corgo, Mirandella, etc., assim como do Porto, Minho, Douro e Valle do Corgo para o estrangeiro, ficando garantido o desejado serviço do *Sud-Express* de e para o Porto, pelo Douro.

As nossas praias e thermas do norte teriam assim communicações rapidas com Lisboa e linhas hespanholas.

Estamos convencidos que este serviço se fará em breve, pois outra coisa não é de esperar da boa vontade ultimamente manifestada pelas linhas portuguezas e hespanholas, em bem servir o publico.

Greve tolhida antes de declarada

Ha mezes houve uma tai ou qual agitação entre o pessoal dos correios de Inglaterra, estando vae não vae para rebentar uma greve. Mas não rebentou. O *postmaster general* fez aos seus subordinados, o seguinte *speech*:

«Quero crer que, entre vós, muitos ha que encaram a possibilidade da greve, e que de animo leve para ella se encaminhem quando não sejam attendidos nas suas reivindicações. Pensam que após um curto periodo de perturbação e de difficuldades assim creadas, conseguirão chegar a um accordo e que as cousas continuarão no seu curso regular. Ora, julgo do meu dever prevenir-vos de que este vosso raciocinio é erroneo, e de que, se taes factos se realizassem, as cousas não caminhariam nada como anteriormente. Um empregado permanente do Estado encontra-se n'uma situação muito diversa da dos outros proletarios: primeiro, pela estabilidade do seu emprego que o livra de ser despedido occasional ou arbitrariamente; e, por conseguinte, deve haver, logicamente, pelo seu lado, a obrigação reciproca de não interromper o seu serviço ao Estado. N'estas condições, se viesse a declarar-se uma greve no serviço dos correios, o paiz exigiria com certeza, e com muita razão, que se tomassem medidas tendentes a evitar a repetição de semelhante eventualidade, e essas medidas seriam forçosamente tomadas quaesquer que fossem os inconvenientes momentaneos que d'ahi derivassem».

O discurso obrigou os homens a reflectir, pois que, apesar da recusa do augmento de 15% dos ordenados, os ameacos de greve sumiram-se.

VIAGENS E TRANSPORTES

Festas do Bodo e feira annual em Pombal

É da tradição realizar-se todos os annos na importante villa de Pombal uma grande romaria, no ultimo domingo d'este mez, denominada do Bodo, que é acompanhada de grandes festejos em louvor da Santa da invocação do povo, a que chamam a Senhora do Cardal.

As festas costumam durar tres dias, devendo ter lugar este anno de 24 a 26 do corrente.

Durante estes tres dias, além das festas religiosas, no numero das quaes se conta a «procissão do bodo», haverá brilhantes iluminações, fogos d'artificio, concertos por bandas de musica, bailes e descantes populares, etc., em fim um grande numero de attractivos que chamam sempre uma enorme concorrência á villa que n'esses dias faz importante commercio.

A feira que pela mesma occasião se effectua, é a mais importante do anno. Alli concorrem muitos negociantes de gado, além de muitos outros de cereaes e outros de varios generos.

Este anno as festas promettem ter mais esplendor que as dos ultimos annos, razão por que a Companhia dos Caminhos de Ferro tenciona organizar um serviço especial de bilhetes muito reduzidos, das suas estações do Entrocamento até Coimbra e Figueira, e de Monte Real até Amieira, para Pombal e volta, para idos nos dias 23 a 26 e voltas de 24 a 27.

Pombal é uma antiga villa de gloriosas tradições, situada n'uma vasta planicie, na faldada do monte onde se ergue o velho castello em ruinas.

Os seus arrabaldes são muito ferreiros e formosissimos. Nos ultimos tempos tem-se desenvolvido extraordinariamente.

Na principal praça da villa acha-se erecto um artistico monumento ao *Marquez de Pombal*.

Uma visita á villa de Pombal impõe-se por todos os motivos, áquelles que amando o seu paiz procuram conhecer-lhe todos os seus bellos recantos.

Corridas de touros em Mealhada

Por occasião das festas á Senhora de Sant'Anna, que annualmente se realizam na Mealhada, no ultimo domingo de julho e segunda feira seguinte, effectuar-se-hão nos dias 26 e 27 do corrente, duas magnificas corridas de touros, que estão despertando grande entusiasmo entre os amadores da Mealhada, Coimbra e povoações limitrophes.

Por este motivo a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, estabelece nos dois referidos dias, um serviço especial de bilhetes de ida e volta entre as estações de Coimbra até Aveiro e Mealhada, aos seguintes preços reduzidos:

Coimbra, 2.^a classe §34, 3.^a §26; Souzellas, 2.^a §18, 3.^a §14; Pampilhosa, §10 e §06; Aveiro, §60 e §42; Quintans e Oyã, §48 e §36; Oliveira do Bairro, §28 e §18; Mogafores e Curia §14 e §10.

Nos apeadeiros de Oyã e Curia não se vendem bilhetes, sendo por essa razão os bilhetes fornecidos em transito aos passageiros que n'elles embarcarem.

As festas na villa de Mealhada costumam arrastar alli grande numero de forasteiros, não só do concelho como de Coimbra, d'Aveiro e da Beira Alta, porque são sempre feitas com uma certa ostentação de riqueza e esplendor.

Mealhada é uma villa muito importante pelo seu commercio, além de ser uma das mais lindas da fertil região da Bairrada. Alli affluem os productos da Beira e os magnificos vinhos da região, tornando-a em importante centro commercial.

Do concelho de que Mealhada é cabeça, faz parte a

importante freguezia do Luso, onde existe a magnifica matta do Bussaco, e as afamadas agnas que brotam da serra.

Por todos os motivos se recommenda um passeio á famosa villa, muito mais em occasião de romaria, que é quando melhor se podem apreciar os costumes dos povos. É aproveitar, pois, os bilhetes reduzidos.

Tarifas novas e ampliações d'outras

Minho e Douro

Entrou hontem em vigor nas linhas d'estes caminhos de ferro a nova tarifa n.º 16 de grande velocidade, de bilhetes de ida e volta entre as principaes estações das redes do Minho e Douro e affluentes, destinada a substituir a do mesmo numero que vigorava desde janeiro de 1904.

Insera a nova tarifa além de condições mais benéficas do que a anterior, sobre ampliações de prazos de validade, faculdades de paragem e de deixar o comboio n'uma estação para o retomar n'outra mais além, preços para as estações das linhas de Regoa a Vidago, de Pociinho a Miranda e de Livração a Amarante.

Egualmente começaram hontem a vigorar as ampliações ás tarifas especiaes n.ºs 8 e 10 de grande velocidade, a primeira das quaes é tomada de applicação ao transporte de alumnos dos estabelecimentos de ensino pertencentes ao Estado, e a segunda aos transportes de montadas de cavalleiros tauromachicos, nos quaes é concedido o abatimento de 50% sobre os preços que correspondam pala tarifa geral de grande velocidade, com exclusão das despesas accessorias.

Esta concessão só é applicavel ao transporte de cavallos de combate e seus arreios, quando tenham de ir tomar parte em corridas annunciadas ao publico, ou em regresso dos mesmos.

Sul e Sueste

No dia 1 do proximo mez d'agosto, entra em vigor a nova tarifa especial n.º 5 de grande velocidade d'estes caminhos de ferro, de bilhetes simples a preços reduzidos entre as estações de Lisboa e Barreiro até Moita, para as de Lavradio até Moita e Aldegallega, e as de Valdua até Poceirão e Aldegallga. Esta nova tarifa vem substituir as actuaes F e n.º 5 ha annos em vigor.

Tambem na mesma data entra em applicação a nova tarifa n.º 7 de grande velocidade do Sul e Sueste, que vem substituir a antiga do mesmo numero, para bilhetes de ida e volta a preços reduzidos entre as principaes estações da sua rede.

Esta tarifa, similar á do Minho e Douro, insera tambem algumas modificações sobre a anterior no sentido de a tornar mais benéfica.

De todas estas tarifas distribuimos exemplares aos nossos assignantes.

Companhia Portugueza

No dia 10 do corrente entra em vigor nas linhas d'esta Companhia, a nova tarifa internacional n.º 307 de pequena velocidade, destinada a substituir a que vigora sob o mesmo numero desde 1910, para o transporte de productos metallurgicos procedentes de França ou mais além em destino a Portugal, e que, como já tivemos occasião de referir, attende a varias procedencias das linhas do Norte e de Leste de França até ás estações fronteiriças de Belgica e Allemanha.

Esta nova tarifa deve contribuir bastante para o desenvolvimento dos transportes dos productos metallurgicos, especialmente dos do aço e do ferro, para o nosso paiz, que do genero é apenas consumidor.

Raul Mesnier

O ultimo paquete d'África Oriental trouxe-nos a triste noticia do fallecimento de um amigo, que o foi não só do director d'esta revista, como do proprio jornal, que muito lhe deveu na valiosa e vasta collaboração durante alguns annos.

Raul Mesnier de Ponsard era Portuguez, e Portuguez de lei, mas filho de Francezes, nascido no Porto onde começou os seus estudos, seguindo-os na Universidade de Coimbra, e completando o curso de engenheiro nas escolas e officinas da França, Allemanha e Suissa.

De regresso a Portugal, applicou, de preferencia, a grande copia de estudos que fizera sobre viação, á construcção de funiculares, sendo o seu primeiro trabalho o elevador do Bom Jesus do Monte, que foi tambem a primeira linha de montanha construida na peninsula.

Entretanto constituia-se em Lisboa a Companhia dos Ascensores Mechanicos, da qual Mesnier foi o grande propulsor, e era elle, por assim dizer, a base scientifica em que essa companhia fundava a sua existencia.

Por ella foi encarregado de todas as suas linhas — a do Lavra, a da Gloria, a da Bica, os tramways-cabos Camões-Estrella, e da Graça; algumas d'ellas erigidas de difficuldades, que a competencia tecnica do distincto engenheiro venciu, com os seus vastos conhecimentos, notavel intuição inventiva e extraordinaria tenacidade.

O principio do «querer é poder» era o seu lemma, e nunca elle deixou de o tornar um axioma.

A *raquette* da praça do Camões foi um dos pontos mais difficeis dos seus estudos, mas a todos sobrelevou a apertada curva do Arco de Santo André, no ascensor da calçada da Graça. Era mesmo um caso por tal forma unico, um problema tão indecifrável que, para o resolver, Mesnier consultou as mais abalisadas competencias estrangeiras, na especialidade; vieram mesmo a Lisboa distinctos engenheiros allemães, estudar o caso, e todos foram concordes em que não havia meio de fazer funcionar um tramway-cabo em tão apertada curva, e que a unica solução para fazer passar o carro, da calçada de Santo André á da Graça, era a demolição do arco, para alargamento da curva e diminuição da rampa.

Pois Mesnier ouviu os pareceres de todos, mas não os aceitou. A sua prodigiosa vontade e extraordinaria inventiva tanto trabalharam que encontraram a solução, que foi o pasmo dos mais abalisados mestres no estrangeiro, e foi uma gloria para elle e para o paiz.

Nem uma aresta se adozou do velho arco, que era uma reliquia da antiga muralha da cidade, a que o vandalismo da Companhia Carris por uma questão puramente gananciosa, ha pouco fez arrasar e desaparecer para sempre, com o consentimento de uma Camara Municipal de incompetentes e patrioteiros, de nome, que então dispunha da cidade!

E tão feliz foi a solução, e tão pratica e tão solida ficou a construcção, que nunca, n'aquella difficil garganta, se deu o menor desastre.

Foram da sua propria iniciativa os ascensores do Pelourinho e do Carmo, em que não só teve, especialmente n'este, os enormes trabalhos da construcção, como os da parte financeira para reunir os capitaes necessarios.

N'este havia a difficuldade do lançamento do taboleiro, de um só tramo, sobre o pegão excentrico, sem possibilidade de o fazer construir e rodar de um ou de outro lado.

Mesnier que, com as seus aturados estudos, encontrou sempre forma de vencer as difficuldades technicas que se lhe oppunham á realizção de qualquer obra, fez construir o enorme taboleiro verticalmente junto á columna, e por meio deapparehos combinados, elle, ao mesmo tempo que balançou por sobre a rua do Carmo, foi, com o seu

extremo, apoiar-se no encontro que lhe estava preparado sobre o predio fronteiro.

Foi um caso emocionante, em Lisboa; e quando os milhares de pessoas que assistiam aos trabalhos viram a enorme massa de ferro, tomar o seu caminho e fixar-se no seu lugar, os bravos espontaneos partiram de todas as boccas.

São ainda do fallecido engenheiro os ascensores da Nazareth, entre a praia e o sitio d'este nome, e os de Guindaes, no Porto e o de S. Sebastião da Pedreira (tramway-cabo) em Lisboa, estes dois ultimos já demolidos.

Todas estas obras foram descriptas na nossa *Gazeta*, pela penna do seu illustre auctor, acompanhadas de todas as gravuras demonstrativas e detalhes technicos que constituem verdadeiras monographias.

Os curiosos encontram esses artigos nas nossas colleções de 1890-91-94 a 97, e 1902.

Ultimamente o distincto engenheiro fôra applicar a sua actividade na nossa Africa, da qual, com o seu encendrado patriotismo, nos dizia maravilhas, da ultima vez que lhe fallámos, ha poucos mezes; e lá se finou, na idade de 65 annos, deixando um nome immorredouro, vinculado em muitos melhoramentos publicos e nos livros que publicou, sobre o Arithmotechno, apparelho da sua invenção, aperfeiçoamento de armas de guerra e outros.

O sentimento que tanto nos punge, pela perda de um amigo estimado, o expressamos aos seus filhos e genro.

*

Depois de escripta esta noticia recebemos de um assignante, a proposito do fallecimento do nosso chorado collaborador, uma *recordação* referente á sua notavel obra: — o elevador de Santa-Justa — que elle aqui descreveu e de que publicámos as gravuras de todo o projecto.

Dar-lhe-hemos publicidade n'um dos proximos numeros.



A volta ao mundo em aeroplano

A direcção da grande Exposição Internacional «Panamá-Pacífico» concebeu a ideia de um formidavel *raid «autour du monde»*, para o que estabeleceu premios no total de 300.000 dollars, somma esta que jamais foi consagrada a uma prova esportiva.

N'esse concurso serão admittidos todos os engenhos de motor. O «comité» arbitral será composto de cinco membros de diversas nacionalidades, que serão escolhidos por sua competencia em hydrographia, meteorologia, sciencia militar e sciencia naval.

Serão estabelecidos «contrôles» em distancias convenientes ao longo da viagem, cujas etapas principaes serão as seguintes:

Dos terrenos da Exposição a Cayena, ou seja 1.000 milhas (1.600 kilometros), de Cayena a Chicago (mesma distancia), de Chicago a Nova York (mesma distancia), de Nova York a Belle-Ile, entre Terra-Nova e Lavrador (ainda a mesma distancia).

Em Belle-Ile, os concorrentes se lançarão sobre o Atlantico para ganhar o cabo Farewell, ao sul da Groenlandia, ou seja 610 milhas (976 kilometros). Segunda travessia do Atlantico para attingir Reykjavik (Islandia), ou seja 670 milhas (1.072 kilometros). Terceira travessia entre Islandia e Stornaway (Hebridias), ou seja 570 milhas (912 kilometros).

As etapas seguintes os conduzirão a Londres, via Edimburgo, ou seja 550 milhas (880 kilometros), a Paris, ou seja 300 milhas (480 kilometros); a Berlim, ou seja 500 milhas (800 kilometros); a Varsovia, ou seja 350 milhas (560 kilometros); a Moscou, ou seja 450 milhas (720 kilometros).

Começarão então as suas mais longas etapas:

De Moscou a Tomsk, por cima das esteppes siberianas,

1.200 milhas (1.920 kilometros); d'ahi a Irkutsk, 900 milhas (1.440 kilometros); depois a Karbin, 1.300 milhas (2.080 kilometros); depois a Vladivostock, 500 milhas (800 kilometros).

Seguindo as costas da Coreia, os concorrentes passarão o mar do Japão para chegarem a Kobé, 800 milhas (1.280 kilometros); e Tokio, 350 milhas (560 kilometros).

Da capital japoneza ganharão o cabo Broughton, 750 milhas (1.200 kilometros), e d'ahi, seguindo a cadeia das ilhas japonezas, ganharão Kamschatka, 1.100 milhas (1.760 kilometros).

A etapa seguinte será a ponta extrema do continente asiatico, o cabo Dejneff, ou oriental, 800 milhas (1.280 kilometros).

30 milhas, ou 48 kilometros, os separam agora da ponta extrema da America, o cabo Principe de Galles.

Depois de atravessarem o Estreito de Behring, voarão sobre Alaska, 1.250 milhas (2.000 kilometros); d'ahi a Vancouver (Columbia Britannica) 600 milhas (960 kilometros), e direitos a Seattle, 150 milhas (240 kilometros). Finalmente attingirão o seu ponto de partida depois de uma ultima volta de 1.300 milhas, ou sejam 2.080 kilometros.

Sobre o total d'este trajecto de mais de 30.000 kilometros, a mais longa travessia sobre o mar será a do Atlantico, entre a Groenlandia e a Islandia, distancia de 1.072 kilometros sem descanso possivel. Os recentes progressos da aviação permitem acreditar que semelhante corrida não é impossivel para os grandes campeões do ar; além d'isso, navios de marcha rapida povoarão esta parte do oceano, promptos a socorrerem os aviadores em perigo.

O itinerario foi fixado depois de acurados estudos, nos quaes tomaram parte, de viva voz, ou por correspondencia, numerosos aviadores de reputação mundial.



Carruagens-postaes

Concluíram-se nas officinas da Companhia Portugueza duas carruagens para ambulancia postal, destinadas ás linhas do Minho e Douro, fazendo parte da encomenda de nove de que foram encarregadas aquellas officinas, e das quaes as sete restantes estarão promptas em setembro proximo.

São providas de todos os melhoramentos, de forma não só a facilitar o trabalho dentro d'ellas, como a tornar quanto possivel commoda, confortavel a viagem do pessoal.

O leito é todo de ferro, descansando sobre molas horizontaes de 1^m,75 e estas assentes n'outras verticaes em espiral do typo Finomis. O freio automatico é movido por um cylindro de vacuo de 18 toneladas. A caixa tem 10 metros de comprimento, 3,17 de largo e 3 de altura. O tecto, tem um lanternim formando caixa d'ar, com ventiladores de persiana e do typo torpedo.

A carruagem é dividida em dois compartimentos grandes, um destinado á officina de trabalho, onde se procede á divisão e distribuição de correspondencias, com cacifos pequenos para cartas e bilhetes postaes e outros maiores para encomendas-postaes, saccos, etc. O chefe da ambulancia tem espaço reservado, com secretaria e cadeira fixa. No outro compartimento, destinado a transporte de malas, estão installados armarios para guardar roupa, vestuarios, uma pequena mesa para refeição, lavatorio, e «water-closet». O soalho da officina de trabalho é forrado de «linoleum» inglez, assente sobre feltro. A carruagem tem quatro janellas por banda e portas de batente de cada lado. A iluminação é feita por quatro caudeiros de incandescencia, sendo o aquecimento interior por thermosiphão, com caldeira interior. Teem tambem signal de alarme.

São todas de madeira envernizada e tectos pintados a

branco, o que de noite faz espalhar a luz amplamente por toda a parte.

Todos os detalhes do serviço foram attendidos, até a collocação do cordel para empacotamentos que é posto n'umas caixas superiores, de forma a, sem estorvo, todos os empregados o terem ao alcance da mão. Sob as bancadas esconde-se um assento para descanso do pessoal, quando o serviço lhe permite.

Não teem, porque ainda não se introduziu esse uso no paiz, as alcofas ou redes de apanhar correspondencia em transitio dos comboios rapidos, nos sitios onde elles não param.

E' uma disposição muito util que só vimos nos Estados-Unidos e cremos já descrevemos aqui, mas que vem a proposito relembrar:

Quando o comboio se approxima de uma estação, abrem-se duas janellas do lado da plataforma. N'uma ha uma taboa formando balança por meio de um eixo central, sobre o extremo do qual é posta a mala que tem que lançar-se á estação, e que, por uma molla inferior, é por esta balança projectada ao caes; da outra janella sae uma especie de alcofa de rede de corda que recolhe a mala que da estação — e com a pratica de muitos annos — atiram ao comboio.

D'esta forma, sem o trem parar, recebe e expede correspondencia em todas as estações do transitio.

Time is money.



Salvavidas para aviadores

Inventou o Sr. Wright um novo aparelho, a que se póde chamar de salvavidas, que acciona automaticamente o leme horizontal, para o que é necessario olhar-lhe o piloto pela manipulação.

Isto o provou exuberantemente o Sr. Wright no seu recente vôo, voando pelo tempo de vinte minutos, sem tocar para nada nas alavancas que governam aquelle leme.

O principal beneficio derivado d'este invento, na opinião do Sr. Wright, consiste no evitarem-se quasi totalmente as quedas a prumo ou de cabeça, que são as que teem exterminado tantos aviadores.

O Sr. Wright diz que com o emprego do seu novo invento se tornará impossivel d'ora em diante que os aeroplanos cheguem á posição de desequilibrio que determina a queda de cabeça, e que, portanto, será este aparelho de grandissima utilidade, libertando a aviação de um dos seus maiores perigos.



Concurso a premio

A Associação Nacional ⁽¹⁾ dos Engenheiros ferro-viarios italianos, com séde em Roma, abriu concurso, com um primeiro premio de 5.000 liras (1.000\$) e medalha de ouro do Rei de Italia, um segundo premio de 3.000 liras (600\$) e medalha de ouro do Governo italiano, e outros premios menores, para um aparelho de junctura de tubos para o governo do freios e para o aquecimento dos vehiculos ferro-viarios, podendo o aparelho ser ou não automatico, mas devendo, n'este ultimo caso, ser manobrel por sóra.

O pedido de admissão ao concurso, acompanhado de uma descripção do systema, escripto em italiano, francez, inglez ou allemão, com desenhos em escala não inferior a 1/2, deverá ser apresentado até 30 de setembro de 1914, á presidencia da commissão organizadora, cuja séde é em Milão, Rua Nerone, 21.

O programma pormenorizado está patente na séde da Associação, e póde ser enviado a quem o requisite.

(1) Collegio Nazionale.

Caminho de ferro do Congo

Extrahimos, com a devida venia, do *Tramway* de Bruxelles:

«Sabe-se que será em 1916 que a administração das colónias se deverá pronunciar sobre a questão do resgate da linha Matadi-Léopoldville, pertencente à Companhia do Caminho de ferro do Congo. As condições a que deve satisfazer este resgate estão determinadas pelos artigos 30, 31 e 32 da convenção assente em 9 de novembro de 1889, entre o antigo Estado Independente do Congo, que viveu até 1908, epocha da annexação à Belgica, e a Companhia do Caminho de ferro do Congo. O preço da compra, estabelecido segundo as prescripções citadas, elevar-se-hia, provavelmente, a 100 milhões de francos.

A capacidade de transporte da linha actual, que é de via simples e com um afastamento de 0,^m75, está muito perto de atingir o seu limite; e, ainda mais, a linha da Companhia do Baixo-Congo a Catanga, que se lhe ligará em Dolo, perto do terminus da via Matadi-Léopoldville, e que atingirá Elisabethville passando pelos districtos de Cuango e de Casai, terá um afastamento de 0,^m67.

Por estes dois motivos, o Governo pensa no alargamento da via actual da linha Matadi-Leopoldville; mas, este alargamento exigirá um maior raio para as curvas, a renovação de pontes e outras obras d'arte, declives menos fortes, e portanto um alongamento do traçado.

Afim de estudar a questão *in loco*, o Governo enviou ao Congo uma missão composta de uma dúzia de engenheiros e desenhadores para levantarem pelo tacheometro o novo traçado.

A missão já terminou a parte Matadi-M'Poço-La-Mia até ao kilometro 8, passando pelo collo de Palabala que separa as duas bacias de M'Poço e de La-Mia. Como não será possível, com as características impostas pela nova via, escalar os flancos abruptos dos montes de Crystal, que formam como uma barreira entre a parte baixa da costa e o grande planalto congolez, será talvez necessario um tunnel de muitos centos de metros.

A missão operou em seguida a subida e a descida de Thysville, approximadamente entre os kilometros 200 e 240, e dirige-se actualmente para Matadi e para Leopoldville, repartida em duas brigadas.

Consta que os trabalhos proseguem normalmente; não está portanto longe o momento em que o Governo estará na posse de elementos que lhe permittam calcular desde já o custo eventual do alargamento da via, para a tornar adequada ás exigencias actuaes do commercio colonial, e em que possa, por conseguinte, estudar os dados em que o resgate da linha absorveria os recursos actuaes ou futuros da administração.



Turbinas de vento para a produção da electricidade

O mais importante dos aperfeiçoamentos introduzidos nos motores de vento foi a construção das chamadas rodas eolicas, com as quaes se póde utilizar 95 % da força do vento, ou seja uma potencia muito superior á dos moinhos de vento vulgares. O motivo de tão grande utilização de força está no emprego de azas em forma de helice, separadas de maneira tal que a acção do vento sobre cada uma d'ellas não exerce influencia nas demais.

A principal applicação d'estas turbinas é para quando se deseje produzir uma energia que não deva ser utilizada á medida que se vá desenvolvendo, como é o caso das installações electricas que permittem a accumulção de força. Em Dresde, na Real Eschola Technica, um dynamo, girando com a velocidade de 500 voltas por minuto e movido por uma roda eolica, produz a energia necessaria para carregar duas baterias de accumuladores.

O renascimento da Turquia

De um excellente artigo publicado em maio ultimo no *Matin*, e firmado pelo senador do Sena, Sr. A. Gervais, extrahimos os seguintes trechos que nos elucidam cabalmente sobre o problema do renascimento do imperio turco, em que a Franca é grande cooperadora:

«Em que consiste exactamente esse convenio franco-turco, de que tanto se falla sem o haver assás profundado? Vale a pena fazer esta pergunta e procurar responder.

O novo accordo economico comprehende duas partes: as vantagens concedidas pelo governo ottomano á Franca e reciprocamente as concedidas pela Franca á Turquia. Na primeira parte comprehendem-se as concessões de caminhos de ferro e as concessões de portos.

Quanto aos caminhos de ferro, excepção feita das linhas já concedidas a certos syndicatos francezes, ha dois grupos: o dos caminhos de ferro da Armenia e o dos da Syria.

O primeiro grupo comprehende a concessão das linhas ligando Samsun-Sivas; Sivas-Carpu-Arghana; Arghana-Billis-Van; Samsun-Kastamuni-Heracleia-Bolu; Tcharlak-Erziughian, com prolongamento eventual até Trebizonda.

Estas linhas, com os seus ramaes incluídos, formarão um total de 2.000 kilometros. Entroncarão em Arghana com o caminho de ferro allemão de Bagdad. A linha Samsun-Sivas deverá ser a primeira a construir-se.

No segundo grupo, a rede franceza Damasco-Hamah sofre prolongamento: uma nova linha de cerca de 300 kilometros, partindo de Rayak, entroncará em Ramlek com a linha de Jaffa-Jerusalem. Alem d'isto, a Franca receberá a garantia de que a linha do Hedjaz não fará concorrência desfavoravel á de Damasco-Hamah.

No total, a rede franceza antiga e a rede recentemente concedida, perfarão 3.500 kilometros de vias ferreas.

Pelo que respeita a portos, estipula-se a construção e a exploração de varios a concessionarios francezes: Deraeleia e Ieniboli, no mar Negro, devendo o ultimo ser ligado eventualmente, por via ferrea, a Kastamuni; Jaffa, Caiffi e Tripoli da Syria, no Mediterraneo.

Afóra este conjuncto importantissimo de obras publicas, o accordo prevê a validação do convenio de 18 de setembro de 1913. A Turquia compromette-se a publicar decretos de auctorização para grande numero de estabelecimentos escolares e hospitalares, e a concessão aos Marroquinos e aos Tunisios de situação igual á que está concedida aos Argelinos.»

Quanto ás concessões facultadas pela Franca, consta do relato do Sr. A. Gervais, a que nos vimos reportando: «A Franca concede grande copia de vantagens tendendo ao levantamento financeiro e economico do imperio.

Em primeiro lugar um emprestimo de 200 milhões de francos, emittidos em Paris parcellarmente, 500 milhões que já foram cobertos recentemente, e 300 milhões realizaveis para o fim do anno. Fica assente que quantia nenhuma da primeira parcella será destinada ao pagamento de despesas bellicas, mas sim ao pagamento dos honorarios em divida ao funcionalismo e á liquidação da divida fluctuante. Dez milhões tem o destino prefixo do estudo das linhas ferreas concedidas na Armenia. Dos 300 milhões realizaveis no fim do anno, 120 deverão ser applicados em obras publicas.

Regosijamo-nos, (diz o Sr. Gervais), com o convenio que acaba de realizar-se. Mas é necessario que a Turquia sacuda o velho fatalismo oriental. O desejo da Franca é auxiliar a Turquia a renascer das suas ruinas, a livrar-se do seu esmagamento actual, como uma nobre nação que muito póde contribuir para o progresso universal. Felizes os Francezes se contribuirem para o resurgimento do Oriente, para o revigoramento d'esses rincões hoje estereis e incultos da Asia-Menor, que na aurora dos nossos tempos historicos conheceram o esplendor das primeiras civilizações da humanidade».

Os electricos pelo Chiado

A Companhia Carris apresentou á Camara ao dia 13 um requerimento pedindo auctorização para começar *urgentemente* a construcção das linhas de tracção electrica nas ruas da Prata, Fanqueiros e Garrett, e declarando que se houver embaraço na construcção das referidas linhas, não só haverá para ella offensa de direitos como grandes prejuizos.

Ora, graças a Deus, que já confessa que precisa urgentemente d'essas linhas e terá *grandes prejuizos* se lhe embaraçarem a construcção.

Quer dizer que ella lhe representa, pelo contrario, *grandes lucros*, como já aqui o dissemos; e que portanto, para os obter, tem que dar tambem *grandes compensações* á cidade.

Com vista á sollicita commissão respectiva da Camara Municipal.

Fallaremos no proximo numero.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de Ferro Portuguezes.—Obrigações privilegiadas de 1.º grau. — São prevenidos os Srs. Obrigacionistas de que a datar do 1.º de julho proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1914, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 41 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %., recebendo por cada coupon *frs. 7,08*, líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 41 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %., recebendo por cada coupon *frs. 9,47*, líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 38 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie «Beira-Baixa», devidamente estampilhadas como obrigações de 1.º grau de 3 %., recebendo por cada coupon *6 marcos*;

—pela apresentação do coupon n.º 37 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % 2.ª e 3.ª serie, devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon *9 marcos*.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1.º de julho de 1914, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da Carta de Lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diário do Governo» n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Alemanha e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 16 de julho de 1914. —O Presidente do Conselho de Administração, *José A. de Mello Sousa*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.—*Serviço de Titulos.*—São prevenidos os Srs. obrigacionistas d'esta Companhia, de que, a partir de 30 do corrente mez, serão pagos os coupons n.º 19, relativos ao 1.º semestre de 1914, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, á razão de 7 francos cada, liquido de impostos em França;

N.º 9, relativo ao anno de 1913, das obrigações privilegiadas de 2.º grau, á razão de 4,15 francos cada, liquido de impostos em França;

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère; em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.ª, 10, rua dos Fanqueiros; no Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque

s/ Paris que vigorar no dia da apresentação, com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de junho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905; exceptuando, porém, 7.385 obrigações de 2.º grau, das quaes, por não estarem comprehendidas n'aquella lei e decreto, a Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao Thesouro portuguez o imposto de rendimento, a fim dos portadores de todas as referidas obrigações ficarem egualados na isenção do dito imposto.

Lisboa, 12 de junho de 1914.—O administrador delegado — *Luiz Ferreira da Silva Vianna*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—*Sociedade anónima de responsabilidade limitada.* — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1914, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos numeros: 1.043, 1.243, 1.915, 3.453, 4.455, 5.634, 8.703 de 450\$00 e 9.929, 12.419, 13.441, 14.453, 14.954, 15.639, 15.690, 16.394, 17.178, 18.950, 19.400, 19.469, 20.648, 21.806, 22.032, 22.775, 22.926, 24.263, 26.085, 28.660, 29.649, 29.760, 30.243, 31.318, 32.738, 32.770, 34.230, 39.134, 40.305, 41.626, 41.737, 42.567, 42.630, 43.422, 43.428, 44.204, 44.257, 45.366, 49.138, 51.503, 52.815, 53.216, 54.798, 55.145, 55.547 de 90\$00.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados, será feito no dia 1 de julho de 1914. No Porto, na sede da Companhia, rua do Bellomonte n.º 49. Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited. Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited. Em Amsterdam, em casa dos Srs. Westendorp & C.ª. Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de junho de 1914.—Pela Companhia dos Caminhos de ferro Através d'Africa.—O Presidente do Conselho d'Administração.—*Augusto Gama*.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Julho de 1914.

Fechado o Parlamento, em vez da calmaria politica que costuma accentuar-se n'este periodo de ferias e de calores intensos que convidam á ida para campos, thermas e praias, a effervescencia dos espiritos mais se manifesta, pondo-se em campo, em prenuncios de guerra de exterminio, dois partidos oppostos, e, o que é triste facto, que fazem affirmar as suas ideias de paz e socego pela aggressão violenta das massas populares.

Caminhamos evidentemente para uma situação desesperada, pronunciando-se mais rapido o declive em que vamos, desde 1907.

Sete annos de inconsistencia nos negocios, de excitação nos espiritos, de paralyzação nos progressos d'uma nação, são o bastante para a arruinar; e muita vitalidade tem a nossa provado, para não cahir soterrada sob os proprios destroços n'este continuo abalar do solo!

Realiza-se no dia 18 a assembleia geral da Companhia dos Tabacos, cujo relatorio relativo á gerencia de 1913-1914, mostra que as vendas ordinarias se elevaram a 2.608.664.349 kilos, correspondendo a uma receita de 10.238 contos, dos quaes 4.906 respeitantes ao continente e a differença ao ultramar.

Propoz o Conselho de Administração que se desse a seguinte applicação aos lucros liquidos da Companhia: 418 contos para fundo de reserva especial; 405 para dividendo ás accções, das quaes 135 já foram distribuidos; 46 como parte aos fundadores e 15 como participação estatutaria dos corpos gerentes.

Segundo lemos nas gazetas estrangeiras, principalmente francezas, foi coroado do melhor exito o emprestimo francez de 805 milhões emitido ha poucos dias, que foi coberto 40 vezes; verifica-se quanto são enormes, os capitales que este povo tem guardados demonstrando que é uma bella orientação a economia nacional do *pé de meia*.

Bolsa.—Novamente se verifica que o negocio bolsista tenta paralyzar, desde que passou a affluencia de recebimento de coupons nas casas bancarias.

Houve, todavia, larga procura, registando se importantes operações em valores do Estado, principalmente em Fundo Interno 3 % que chegou a cotar se a 39\$90.

Externo continua a ser o papel predilecto dos que, julgando-se mais garantidos com este valor do que com o Interno, preferem collocar os seus capitales a uma taxa de 4 1/2 %., approximadamente. Cotou-se 1.ª serie a 67\$ e 3.ª a 68\$50.

Accções de Bancos com regular movimento, bem como da Companhia dos Phosphoros, apesar dos seus baixos preços, e Companhia do Assucar que tem mantido uns preços firmes.

Valores africanos, com os preços antecedentes.

Moçambique no mercado firme a 3\$70 para o fim do proximo mez e em prime 3\$85 e 3\$80.

Curso de cambios, comparados

Cambios. — Mostraram os cambios uma tendencia indecisa, firmando-se um pouco, para em seguida fraquejar.
 Prevendo-se um bom anno cerealifero, não tão productivo como se esperava, contudo de um prognostico deveras lisonjeiro, parece que o cambio não devia aggravar-se.
 Houve poucas transacções durante a quinzena, tendo aberto a 46 1/8 - 46 e 619 - 622 e encerrando-se hoje a: Londres 46 1/4 - 46 1/8 Paris 617 - 620. £ ouro 5\$17 - 5\$20. Rio: s/ Londres a 15 7/8 ou 15\$118 reis por libra.

	EM 15 DE JULHO		EM 30 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 1/4	46 1/8	46 1/8	46
" 90 d/v.....	46 9/16	—	46 1/2	—
Paris cheque.....	617	620	619	622
Berlim ".....	253	254	253 1/2	254 1/2
Amsterdam cheque	428	430	429	430
Madrid cheque	990	1000	1000	1010

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JULHO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	
Lisboa: Divida Interna 3%, assentamento	39,50	39,45	39,50	39,50	—	39,65	—	39,75	39,75	39,75	39,75	39,75	39,80	—	
Divida interna 3%, coupon.....	39,50	39,45	39,0	39,55	39,60	39,65	39,65	39,75	39,80	39,75	39,75	39,75	39,75	—	
" 4 1/2, 1888, c/premios.....	—	21\$13	21\$15	—	21\$30	21\$30	21,35	21\$35	21\$30	—	—	21\$35	21\$35	—	
" 4 1/2, 1888/9.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58\$00	—	—	—	—	
" 4 1/2, 1890.....	—	—	—	50\$50	50\$50	—	—	—	—	50\$80	—	50\$80	—	—	
" 3%, 1905 c/premios.....	—	—	—	9\$10	—	9\$10	9\$10	—	—	9\$10	9\$10	—	9\$15	—	
" 5 1/2, 1905, (G. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	78\$10	—	—	—	—	—	
" 5 1/2, 1909, ob. (G. de F. Est)	—	—	—	—	—	—	78\$10	—	—	79\$00	—	—	—	—	
" 4 1/2, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87\$20	—	—	
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	66\$10	66\$10	66\$10	66\$00	66\$20	66\$10	66\$10	66\$40	66\$70	66\$80	67\$00	67\$00	66\$90	—	
" 3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	65\$20	65\$20	—	—	—	—	—	66\$00	—	
" 3%, 3.ª serie.....	—	68\$30	68\$30	68\$30	—	68\$50	68\$50	68\$50	68\$50	68\$50	68\$60	68\$70	68\$70	—	
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accões Banco de Portugal.....	—	—	165\$00	—	165\$10	165\$40	165\$40	165\$40	165\$40	—	—	165\$40	165\$50	—	
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	140\$00	—	—	140\$00	—	—	—	—	—	—	—	
" Nacional Ultramarino.....	—	96\$50	—	96\$30	96\$30	96\$40	96\$00	96\$20	96\$20	96\$00	—	96\$00	—	—	
" Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	—	111\$00	—	108\$70	—	—	—	—	—	
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45\$00	—	—	—	
Companhia Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	68\$00	68\$00	—	—	68\$00	—	
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	53\$50	—	—	53\$50	53\$50	53\$50	53\$50	54\$00	—	54\$20	54\$50	54\$50	—	—	
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	84\$80	84\$80	85\$00	—	85\$20	84\$00	85\$50	—	—	85\$70	—	—	85\$50	—	
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau.....	—	—	60\$90	60\$80	—	60\$80	—	—	—	60\$80	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau.....	—	38\$06	38\$00	—	38\$20	38\$30	38\$30	38\$60	—	39\$00	39\$50	40\$00	41\$00	—	
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	15\$30	—	15\$40	—	15\$60	—	
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	75\$50	—	—	—	75\$50	75\$50	—	75\$50	—	—	—	—	
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	75\$00	—	75\$00	75\$00	75\$00	75\$10	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	75\$00	—	—	
" predias 6 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87\$50	—	
" 5 %.....	75\$20	—	—	—	75\$00	75\$00	—	—	—	—	—	—	75\$00	—	
" 4 1/2 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Paris: 3 % portuguez 1.ª serie.....	64,65	65	65	63,50	63,50	64	64,25	64,20	64,25	64,10	—	—	—	—	
Accões Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	18,25	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	459	459	452	430	433	431	433,50	430	428	428	—	—	—	—	
" Andaluzes.....	336	323	323	311	313	314	311,50	—	—	312	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 1.ª grau.....	299	297,50	297,50	290	289,50	286,50	287	286	285	285	—	—	—	—	
" Companhia Cam. F. Port. 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	183	183	183,25	183	—	—	—	—	
" Companhia da Beira Alta.....	74	—	74	74	75	73	72	—	74	74,50	—	—	—	—	
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Londres: 3 % portuguez.....	63 1/2	63	—	—	—	—	—	—	64 1/2	63 1/2	—	—	—	—	
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	82 1/2	—	83 1/2	—	—	—	—	—	—	

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	Diferença em 1914
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas		Escudos		Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes... {	1 Julho	1.073	2.997.792\$00	1.073	3.251.904\$00	-254.112\$00	2.793\$84	3.030\$66	-236\$82
	" "	70	58.894\$00	70	65.621\$00	- 6.727\$00	841\$34	937\$44	- 96\$10
	" "	29	44.944\$00	29	45.392\$00	- 448\$00	515\$31	530\$75	- 15\$44
Sul e Sueste.....	30 Junho	681	885.064\$98	681	861.982\$16	+ 23.082\$82	1.299\$56	1.265\$75	+ 33\$80
Minho e Douro.....	30 "	471	908.325\$00	471	910.223\$94	- 1.898\$94	1.928\$50	1.932\$53	- 4\$03
Beira Alta.....	20 Maio	253	185.930\$84	253	205.972\$28	- 20.041\$44	734\$90	814\$41	- 79\$21
Companhia Nacional.....	24 Junho	185	71.065\$03	185	83.990\$95	- 12.925\$92	384\$13	454\$00	- 69\$87
Valle do Vouga.....	30 "	172	73.563\$87	97	39.404\$32	+ 34.159\$55	433\$51	406\$23	+ 27\$28
Guimarães.....	30 Abril	56	40.306\$18	56	41.725\$76	- 1.419\$58	719\$75	745\$10	- 25\$35
Porto à Pova e Famalicão.....	31 Maio	64	65.387\$31	64	62.702\$90	+ 2.684\$41	1.021\$67	979\$73	+ 41\$94
Hespanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Junho	3.681	66.208.288	3.681	68.975.004	- 2.766.716	17.986	18.738	- 752
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	58.759.698	3.664	59.982.278	- 1.222.580	16.037	16.370	- 333
Andaluzes.....	20 "	1.083	13.242.975	1.083	12.494.903	+ 748.072	12.228	11.537	+ 691
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.....	30 "	777	4.862.917	777	4.853.804	+ 9.113	6.258	6.216	+ 42
Lorca a Baza e Aguilas.....	4 Julho	168	1.863.663	168	2.284.856	- 421.193	11.093	13.600	- 2.507



Sul e Sueste. — Nas officinas do Barreiro estão em construção duas carruagens grandes, de *bojies*, mixtas de 1.^a e 2.^a classe, que se destinam aos comboios expressos.

Companhia Portugueza. — Vae muito adiantado o assentamento da 2.^a via do norte entre Pampilhosa e Mogofores; e tambem vae adiantada a terraplenagem entre Coimbra B e Pampilhosa e entre Mogofores e Aveiro.

E' possivel que estejam estes troços abertos ao serviço em junho de 1915; ficando só por construir o troço entre Entroncamento e Albergaria, sem duvida o mais difficil devido ás más condições do tunnel de Albergaria.

— Estão sendo transformados os edificios das estações de Chão de Maças, Soure e Granja, sendo em todos ampliado o 1.^o andar, de forma a melhor habitação offerecer ao pessoal.



Hespanha

A imprensa granadina dedica preferente attenção ao projecto do financeiro belga Sr. Berk, que pede a concessão de um caminho de ferro electrico, que, atravessando a Serra Nevada, ligue Granada com Almeria, e, seguindo para o norte, atinja Jaen.

A projectada via ferrea tem a despesa calculada em 76.800.000 pesetas, dando uma media de 529.600 pesetas por kilometro de linha construida e posta em condições de exploração.

Japão

Durante o anno de 1913 os caminhos de ferro da Coreia transportaram 4.143.803 passageiros e 1.425.246 toneladas de mercadorias, o que, comparativamente com 1912, representa um augmento de 1.695.075 passageiros e de 293.474 toneladas de mercadorias.

No anno actual levar-se-ha a cabo o programma dos caminhos de ferro, no qual se inclue a reconstrução da linha de Seul-Fusan, que foi mal feita e com demasiada rapidez e não corresponde ás necessidades actuaes do trafego.

Canadá

No proximo agosto será aberto ao trafego o caminho de ferro canadense interoceânico, cuja construção se está fazendo desde 1904.

Esta linha, de cerca de 3.600 milhas, vae sempre por territorio canadense, isto é, inglez, desde Morton, no Novo-Brunswig, até Príncipe Rupert, no Pacifico, e vae contribuir poderosamente para o desenvolvimento das fertes regiões do Canadá oriental e da Columbia britannica.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 8 de Junho de 1914.

(Continuado do numero 637)

Despesas de Exploração

No quadro seguinte vão indicadas as diferenças das despesas entre 1912 e 1913, dos serviços dependentes da Direcção Geral:

Despesas de 1913 comparadas com 1912

Designação	Rede propria	Linha de Setil a Vendas Novas	Linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	Total
Direcção e Serviços Geraes	+ 14.732.851,8	— 76.833,9	+ 36.880	+ 14.692.897,9
Exploração	+ 15.026.873,8	— 492.859,1	+ 309.883,1	+ 14.843.897,8
Material e Tracção	+ 67.314.840,3	— 1.801.889,3	+ 263.800,5	+ 65.776.751,5
Via e obras	— 20.368.838,6	— 27.996.841,7	— 10.163.889,6	— 58.528.569,9
Totaes	+ 76.705.827,3	— 30.367.824	— 9.554.826	+ 36.783.177,3

O percurso dos comboios foi o seguinte:

Annos	Rede propria	Linha de Setil a Vendas Novas	Linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	Total
	Km.	Km.	Km.	Km.
1913	6.594.624	158.688	65.251	6.818.563
1912	6.492.716	177.081	66.914	6.736.711
Diferença em 1913	+ 101.908	— 18.393	— 1.663	+ 81.852

A despesa total por kilometro-trem, comprehendidas as despesas de Administração, foi em 1913 de 555,1 centavos contra 555,3 centavos em 1912.

Os coefficients de exploração, comparados entre 1912 e 1913 e por cada linha, figuram no quadro seguinte:

Coefficientes de exploração

(comprehendidas as receitas fóra do trafego)

Linhas	1912	1913
Linhas de Norte e Leste	41,68 %	40,94 %
Ramal de Caceres	110,96 "	113,98 "
Ramal de Coimbra	73,77 "	73,98 "
Linha de Lisboa-Cintra-Torres Vedras	57,32 "	53,27 "
Linha de Cintura	92,11 "	98,89 "
Ramal de Cascaes	83,36 "	90,85 "
Linha Urbana	84,44 "	86,37 "
Total da rede não garantida	48,87 "	48,37 "
Linha de Torres Vedras-Figueira-Alfarellos	65,80 "	62,55 "
Linha da Beira Baixa	81,90 "	83,61 "
Total da rede garantida	72,16 "	69,66 "
Total da rede da Companhia	51,86 "	51,06 "
Linha de Setil a Vendas Novas	83,72 "	63,86 "
Linha de Arganil (Coimbra a Louzã)	159,94 "	128,09 "
Total geral	53,06 "	51,69 "

O coefficiente de exploração melhorou ligeiramente, assim como o preço do custo do kilometro-trem.

Comtudo, em todos os serviços — apesar das difficuldades provenientes das installações nas estações serem muito exiguas e da insufficiencia do material circulante, — empregam-se esforços para realizar todas as economias compatíveis com o bom andamento dos serviços e um trabalho de conservação irreprehensivel das linhas e do material.

A economia resultante d'estes esforços contrabalançou em grande parte outras causas de augmento, sendo a principal e de capital importancia a nova alta no preço do carvão em 1913, alta já prevista no ultimo relatorio (a paginas 15).

Esta alta causou um augmento de despesa superior á economia proveniente do facto de não ter havido em 1913 que deplorar esragos nas linhas por motivo de inundações.

A seguir pormenorizamos as causas principaes das diferenças de despesas indicadas no quadro anterior.

Direcção e Serviços Geraes

Ha que notar n'este capitulo uma diferença para mais, de 14.692.897,9. Esta diferença não corresponde na maior parte a augmento real.

E' certo que as contas fazem sobresahir uma despesa de mais 14.696.838,5 em premios de seguros; isso resulta porém, de, em 1913, terem sido pagos os premios relativos a dois annos: os de 1913, conforme o uso, e mais os correspondentes a 1914.

Entendemos prudente garantir melhor as installações e o material contra os riscos de incendio. Mas para nos assegurarmos que os seguros estavam bem feitos e que os premios não eram exaggerados, confiou-se a revisão de todos os seguros a um distincto especialista, cujo trabalho foi concluido com nossa inteira satisfação. Assim, os nossos seguros elevavam-se até á concorrencia de um capital de 4.357.640.868, mediante premios no total de 10.644.554, e agora elevam-se até á concorrencia de 7.055.390,5 mediante 12.145.519 de premios; isto é, fizemos segurar a mais 2.697.749.832 em capital, sendo 20 contos por mercadorias em todas as estações fóra Gaia e Santa Apolonia, mediante mais

1.500.565 de premios, o que demonstra o cuidado com que foi feita a revisão dos seguros.

O resto do augmento é devido a outros artigos de despesas que foram no conjuncto inferiores ás previsões do orçamento.

Exploração

O augmento das despesas d'esta Divisão, em relação a 1912, é de 14.843.597,8. As despesas passaram de 1.455.524.556 a 1.170.368.553,8.

Deve notar-se que o percurso dos comboios augmentou 81,852 kilometros e que normalmente a um augmento de trabalho corresponde um certo augmento de despesa.

Todavia, é facil ver que o augmento de despesa seria maior se não nos houvessemos preocupado em procurar medidas para realizar economias.

E' difficil obter economias nas despesas do pessoal e o mesmo succede nas despesas de manobras. As economias d'esta natureza só se podem obter por meio de melhor utilização do trabalho humano ou por meio de mais perfeita adaptação das installações das estações ás necessidades do trafego sempre crescente, faltando-nos principalmente os meios financeiros para realizar esta adaptação. Com effeito, o pessoal e as manobras occasionaram um augmento de 11.033.543,5. Em todo o caso tentou-se um primeiro efforço no que respeita á organização dos comboios de mercadorias.

Apesar do augmento d'este trafego (6:373.366 toneladas-kilometricas) e uma receita de mercadorias em pequena velocidade de 131.918.591,4 mais elevada que em 1912, o percurso dos comboios de mercadorias foi menor em 38.845 kilometros.

Attribuimos este resultado ao attento estudo dos horarios dos comboios de mercadorias, ao grande cuidado na utilização tão completa quanto possivel do poder de tracção das locomotivas, especialmente das que rebocam os comboios mixtos e finalmente ao emprego, desde outubro ultimo, de poderosas machinas de mercadorias, typo «Mikado», ultimamente postas em serviço, podendo rebocar comboios de mercadorias até ao peso de 1.400 toneladas sobre os perfis facéis, e sobre as rampas uma carga superior mais de um terço á admittida para as locomotivas dos antigos typos para mercadorias. O peso medio do comboio elevou-se por este facto a 192,648, tendo sido de 188,326 em 1912 e apenas de 180,482 em 1910.

A qualquer redução do percurso dos comboios corresponderá uma certa economia, se as estações estiverem aptas para receber comboios mais compridos. Foi para este fim que, n'este anno, foi approvedo um credito especial para augmentar algumas vias de resguardo.

Em todo o caso a redução do percurso dos comboios de mercadorias contribuiu para impedir novo augmento de despesa.

No artigo 42.º § 1.º houve uma economia de 5.731.576,8, devido á rigorosa fiscalização d'esta despesa no preço da electricidade, na redução do consumo do gaz pelo emprego dos apparelhos economizadores de gaz collocados á entrada das principaes canalizações das grandes estações.

Outro artigo de despesa (art. 32.º) chamou a nossa attenção. A importancia das indemnizações pagas por avarias, perdas ou accidentes, passou de 3.922.557,5 em 1909 a 12.115.589,8 em 1912. Desde o mez de abril de 1913 tomaram-se medidas energicas para obstar á incessante progressão das indemnizações pagas por motivo de reclamações.

(Continua)

Companhia da Beira Alta

Relatorio do Conselho de Administração, apresentado á assembléia geral dos accionistas, de 22 de maio de 1914.

(Continuado do numero 637)

Porto de Figueira

Tendo sido definitivamente approveda pelas Camaras a proposta de que fizemos menção no nosso ultimo relatorio, tendente a dotar as obras com os recursos indispensaveis para a sua facil e rapida execução, o Governo encarregou dos estudos do projecto a 2.ª Direcção dos Serviços Fluviaes e Maritimos; estando já iniciados os primeiros trabalhos preparatorios. Brevemente devem começar as sondagens hydrographicas, para as quaes já foram adquiridos instrumentos apropriados.

A Junta organizada na Figueira, para acompanhar de perto a execução gradual dos melhoramentos projectados no porto e barra, alvitrou ultimamente a Sua Ex.ª o Ministro do Fomento a grande conveniencia — e até necessidade — que haveria em providenciar de forma que os funcionarios encarregados dos estudos fossem isentos de quaesquer outras obrigações enquanto estivessem exercendo aquella commissão; ideias com que S. Ex.ª pareceu concordar; esperando-se, portanto, que ellas sejam postas immediatamente em pratica.

Se assim succeder, esta questão deve receber um benefico impulso no sentido da realidade.

Estradas

A diminutissima verba que é habitualmente consignada no Orçamento Geral do Estado para a construcção de novas estradas, continua a não permittir que se registre qualquer melhoria na deploravel situação em que se encontra, de ha muito, a nossa rede, no tocante á ligação das suas estações com as principaes localidades vizinhas; facto que tem impedido constantemente (apesar das nossas insistentes e porliadas reclamações) o desenvolvimento da nossa Companhia; constituindo, por assim dizer, uma das principaes causas dos muitos revezes e vicissitudes por que ella tem passado.

Imposto de Bolsa sobre as obrigações

Não se realizaram as nossas esperanças relativamente á restituição total do imposto de bolsa sobre as nossas obrigações; pois o Supremo Tribunal, que por cinco votos nos reconheceu o direito á restituição da terça parte do que haviamos pago, contra quatro que eram de opinião que ella nos era devida na totalidade, manteve aquella sua decisão no recurso de embargos que haviamos opposto.

Vão agora os autos baixar ao Tribunal da Relação, para ali ser proferida a decisão em harmonia com o accordam do Supremo Tribunal, e assim ficará terminado este pleito, com relativa vantagem para a Companhia.

Caixa de Aposentações

Em 31 de Dezembro de 1913 o capital d'esta Caixa era representado pela somma de Esc.....	73.891.545
sendo Esc. 25.411.559 proveniente de subvenções pagas pela Companhia.	
Em 31 de Dezembro de 1912 o mesmo capital era de Esc.....	66.915.562
Augmento em 1913..... Escudos	6.975.583

O capital da Caixa está collocado nos seguintes valores:

300 obrigações 3 % Divida externa 1.ª serie.....	20.196.595,5
63 obrigações de 4 1/2 % 1.ª serie da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.....	4.520.550
150 obrigações de 4 1/2 % 2.ª serie da mesma Companhia.....	10.539.580
230 obrigações 3 % 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.....	13.339.534,5
100 obrigações 3 % 2.º grau da mesma Companhia.	1.628.500
60 obrigações de 4 1/2 % do Caminho de Ferro da Beira Baixa.....	4.685.500
65 obrigações 6 % hypothecarias do Banco Nacional Ultramarino.....	5.850.500
50 obrigações 4 1/2 % 2.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	3.700.500
100 obrigações 4 1/2 % da Companhia das Aguas Lisboa.....	7.833.500
Somma, Escudos.....	72.292.560
Em dinheiro.....	1.598.585
Total, Escudos.....	73.891.545

(Continua)

FRANCEZ

Bom professor póde ser indicado n'esta Redacção.

Alexandre Fontes **GRALHOS DEPENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

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

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distincto cinema da capital. Sessões de cinema e concertos todas as noites das 7 e meia ás 12 — Todas as quintas-feiras, das 3 ás 6 da tarde, *Matinées* dedicadas á Sociedade elegante da capital.

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e aiseados — Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15 — Preço razoavel — Proprietario: José Lopes Almeida.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel e sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio: tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Julio M. Estevez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

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

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
9 20	10	7 55	8 58
10 50	11 36	8 28	9 6
12 15	12 51	9 23	10 26
3	4 9	10 18	10 54
b 4 8	4 50	11 5	12 13
b 5 13	5 53	b 1 5	1 46
5 54	6 41	1 12	2 13
b 6 15	7 4	3 7	4 29
b 7 3	7 50	b 4 10	4 49
7 17	8 20	a 5 16	5 34
9	10 11	5 24	6 27
b 10 24	11 9	b 6 6	6 40
11 53	12 55	7 30	8 36
b 12 40	1 22	b 8 4	8 44
1	2 10	b 9 27	10 7
		10 23	11 35
		b 11 26	12 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 44	9 29	7 37	8 23
9 56	10 41	9 1	9 40
12 5	11 35	10 48	11 31
1 25	12 48	12 11	12 54
2 43	2 12	1 12	1 58
3 55	3 28	2 30	3 15
a 5 5	4 38	3 45	4 30
5 26	5 40	5 21	6 8
7 10	6 14	6 9	6 55
7 47	7 50	8 6	8 52
9 7	9 47	8 59	9 34
10 36	11 22	9 51	10 36
11 35	12 16	10 42	11 22
12 47	1 31	a 11 56	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Alc.	Lisboa-R.	
11	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 26
a 1 35	9 43	a 11 25	de Mad.
a Mad	8 21	a 9 28	t 2 21
8 5	7 50	5 33	1 13

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
6 41	11 10	4 40	9 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 48	10 20	9 1	9 37
11 50	12 23	10 51	11 32
1 58	2 30	12 53	1 23
3 47	4 18	2 53	3 23
6 25	6 56	4 47	5 18
7 55	8 34	10 1	10 28

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 16	a 6 28	5 26
9 10	8 42	a 8 37	2 35
11	11 52	a 1 27	7 8
a 1	6 6	a 3 51	1 13
a 6 55	12 30	a 5 51	11 53
a 6 56	1 15	7 55	6 25
9 35	7 36		

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Regoa	Amarante	Regoa	
8	11	7 55	10 30
1 17	6 43	10 30	7 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	g 8 36	d 7 20	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 29	3 28	d 2 16	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	3 47	4 53
d 4 15	g 5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7
d 5 15	g 6 6	a 6	6 36
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 58
d 6 15	7 6	6 52	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
d 7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 52	10 58
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 56	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45		
d 12 50	1 40		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronco	Lisboa-R.	
7 25	11 28	7 20	11 14
8 5	11 38	4 57	8 9
		11 40	5

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronco.	Alfarellos	Entronco.	
3 22	9 44	2 35	8 6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 13	10 16	1 53

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 25	11 50
4 45	12 44	5 40	12 35
		8 33	9 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
5 54	10 33	12 50	5 38
7 55	1		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
6 39	9 28	6 5	8 50
10 16	12 47	11 6	1 13
9 27	4 6	11 27	2 4
6 56	9 25	6 45	9 26
		9 47	11 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 62
12 13	12 13	8	9 38
6 7	7 33	3 35	5 9
		9 10	10 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 48	8	5 42	7 5
9 56	10 1	6 55	8 23
1 25	2 47	8 23	9 46
a 5 5	6 7	11 30	12 54
5 26	6 49	3 1	4 30
10 34	11 56	9 10	10 36
12 47	2 5		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
7 53	8 46	9 40	10 43
8 58	9 50	10 40	11 36
h 1 51	5 4	2 43	3 39
g 5 21	6 15	5 11	6 52
8 29	9 38	6 50	7 47
10 2	10 58	11 10	12 7

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

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Marco	Porto	
10 30	1 2	1 17	4 4

Legend for train types: a Directos expressos ou rapidos; b Semi-directo; c Directo a ou de Paço d'Arcos; d Parte de Lisboa-P.; e Porto-Campanhã; f Dias uteis; g Domingos e feriados; h Seg., quartas e sabbados; i Segundas, quartas e sextas; k Terças quintas e sabbados; l Segundas e quintas; m Domingos, quartas e sextas; n Dia 23 de cada mez; o Domingos; p Segundas-feiras; q Terças-feiras.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º 5 — Grande velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 18 de Abril de 1914 — Em vigor desde 1 de Agosto de 1914

BILHETES ORDINÁRIOS A PREÇOS REDUZIDOS

Das estações abaixo indicadas às da frente ou vice-versa	Classes	Lisboa	Barreiro	Lavradio	Alhos Vedros	Moita	Aldegalega
Lisboa	1. ^a	—	—	0\$25	0\$28	0\$37	0\$52
	2. ^a	—	—	0\$23	0\$26	0\$32	0\$45
	3. ^a	—	—	0\$16	0\$19	0\$23	0\$33
Barreiro	1. ^a	—	—	0\$08	0\$13	0\$19	0\$42
	2. ^a	—	—	0\$06	0\$10	0\$15	0\$33
	3. ^a	—	—	0\$04	0\$08	0\$11	0\$24
Barreiro A	1. ^a	0\$20	0\$06	0\$08	0\$13	0\$19	0\$42
	2. ^a	0\$16	0\$05	0\$06	0\$10	0\$15	0\$33
	3. ^a	0\$11	0\$04	0\$04	0\$08	0\$11	0\$24
Lavradio	1. ^a	0\$25	0\$08	—	0\$08	0\$11	0\$40
	2. ^a	0\$23	0\$06	—	0\$06	0\$09	0\$31
	3. ^a	0\$16	0\$04	—	0\$04	0\$06	0\$23
Alhos Vedros	1. ^a	0\$28	0\$13	0\$08	—	0\$08	0\$39
	2. ^a	0\$26	0\$10	0\$06	—	0\$06	0\$30
	3. ^a	0\$19	0\$08	0\$04	—	0\$04	0\$22
Moita	1. ^a	0\$37	0\$19	0\$11	0\$08	—	0\$35
	2. ^a	0\$32	0\$15	0\$09	0\$06	—	0\$26
	3. ^a	0\$23	0\$11	0\$06	0\$04	—	0\$19
Valdera	1. ^a	—	—	—	—	—	0\$36
	2. ^a	—	—	—	—	—	0\$28
	3. ^a	—	—	—	—	—	0\$20
Poceirão	1. ^a	—	—	—	—	—	0\$44
	2. ^a	—	—	—	—	—	0\$34
	3. ^a	—	—	—	—	—	0\$25
Fonte	1. ^a	—	—	—	—	—	0\$55
	2. ^a	—	—	—	—	—	0\$42
	3. ^a	—	—	—	—	—	0\$30
Pegões	1. ^a	—	—	—	—	—	0\$61
	2. ^a	—	—	—	—	—	0\$47
	3. ^a	—	—	—	—	—	0\$34

CONDIÇÕES

1.^a — IMPOSTO DE SÊLO: — Nos preços da presente tarifa, não está incluído este imposto. Os bilhetes de preço inferior a 0\$10 não pagam sêlo.

2.^a — DIREITOS DE PONTE: — Nos preços dos bilhetes de ou para Barreiro e Lisboa, já estão incluídos os direitos de ponte.

3.^a — DIVERSAS: — a) Não se concedem meios bilhetes;

b) Ficam em vigor as condições da tarifa geral em tudo que não sejam contrárias ao que a presente estipula.

A presente tarifa anula e substitui para todos os efeitos as tarifas especiais F e n.º 5 de grande velocidade respectivamente em vigor, desde 10 de Janeiro de 1903 e de 4 de outubro de 1908, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 6 de Abril de 1914.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º 7 — Grande velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 18 de Abril de 1914)

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1914

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços			Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços		
			1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe				1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Lisboa	Barreiro	1	520	-	515	Lisboa	Ameixial	4	5337	4324	3503
	Barreiro A	1	526	520	515		Estremoz	4	5356	4339	3514
	Lavradio	1	534	530	522		Borba	4	5387	4362	3531
	Alhos Vedros	1	540	536	528		Vila Viçosa	5	6301	4573	3539
	Moita	1	550	545	535		Lorêdo	3	4512	3526	2534
	Pinhal Novo	1	570	560	540		Senhora da Graça	3	4531	3541	2545
	Pocairão	1	1530	1508	578		Arraiolos	4	4562	3565	2562
	Fonte	1	1552	1525	591		Vale do Paio	4	4581	3580	2572
	Pegões	2	1565	1535	598		Pavia	4	5512	4504	2589
	Bombel	2	1597	1560	1515		Cabeção	4	5534	4521	3502
	Vendas Novas	2	2513	1572	1524		Móra	4	5559	4541	3516
	Cabrela	2	2538	1592	1538		Baleizão	4	5531	4519	3500
	Torre da Gadanha	2	2573	2519	1558		Quintos	4	5551	4534	3511
	Escoural	2	2598	2539	1572		Serpa-Brinches	4	5576	4554	3525
	Casa Branca	3	3521	2556	1584		Pias	5	6512	4582	3545
	Alcaçovas	3	3553	2581	2501		Moura	5	6550	5511	3565
	Viana	3	3576	2598	2514		Algôz	7	8574	6585	4590
	Vila Nova	3	3592	3511	2523		Alcantarilha	7	8586	6594	4596
	Alvito	3	4515	3528	2535		Poço Barreto	7	8593	7500	5500
	Cuba	3	4551	3557	2556		Silves	7	9505	7509	5507
	S. Matias	4	4576	3576	2569		Estombar	7	9517	7518	5514
	Beja	4	4595	3591	2580		Portimão	7	9526	7526	5519
	Santa Vitória-Ervidel	4	5542	4528	3506						
	Figueirinha	4	5565	4545	3519		Lisboa	4	4595	3591	2580
	Aljustrel-Castro Verde	5	6501	4573	3539		Barreiro	4	4576	3572	2568
	Casevel	5	6521	4588	3550		Barreiro A	4	4576	3572	2568
	Ourique	5	6536	4599	3558		Vendas Novas	2	3512	2543	1573
	Panoias	5	6550	5511	3565		Casa Branca	2	2504	1559	1513
	Garvão	5	6567	5524	3575		Alcaçovas	2	1566	1529	592
	Amoreiras	5	6581	5535	3583		Viana	1	1540	1509	578
	Odemira	6	7521	5566	4505		Vila Nova	1	1521	594	568
	Saboia	6	7550	5588	4521		Alvito	1	593	572	552
	S. Marcos	6	8500	6527	4549		Cuba	1	554	542	530
	Messines	6	8533	6553	4567		Santa Vitória-Ervidel	1	554	542	530
	Tunes	7	8562	6576	4583		Figueirinha	1	583	565	546
	Albufeira	7	8574	6585	4590		Aljustrel-Castro Verde	1	1521	594	568
	Boliqueime	7	8595	7502	5502		Casevel	1	1550	1517	583
	Loulé	7	9514	7516	5512		Ourique	2	1569	1531	594
	Almansil-Nexe	7	9533	7531	5523		Panoias	2	1588	1546	1505
	Faro	7	9552	7546	5534		Garvão	2	2510	1564	1517
	Olhão	7	9576	7565	5547		Amoreiras	2	2532	1581	1529
	Fuzeta	7	10500	7583	5560		Odemira	2	2583	2520	1557
	Luz	7	10514	7594	5568		Saboia	3	3521	2550	1578
	Tavira	7	10529	8505	5576		S. Marcos	3	3579	2595	2511
	Conceição	7	10541	8515	5582		Messines	3	4518	3525	2532
	Cacela	7	10557	8528	5592		Tunes	3	4551	3551	2551
	Castro Marim	7	10572	8539	6500		Boliqueime	4	4590	3581	2573
	Vila Rial de Santo António	7	10586	8550	6508		Loulé	4	5515	4501	2586
Palmela	1	590	575	550	Faro	4	5560	4535	3511		
Setubal	1	1500	585	560	Olhão	4	5588	4557	3527		
Aldegalega	1	575	564	543	Tavira	5	6539	4597	3555		
Montemór-o-Novo	3	3532	2565	1590	Vila Rial de Santo Antonio	5	6598	5543	3588		
Tojal	3	3553	2581	2501	Setubal	4	4563	3560	2557		
Monte das Flores	3	3578	3500	2515	Aldegalega	4	4571	3566	2562		
Evora	3	3592	3511	2523	Montemór-o-Novo	2	3509	2540	1572		
Machede	3	4523	3535	2540	Evora	2	2586	2523	1559		
Azaruja	3	4545	3552	2552	Estremoz	3	4554	3553	2552		
Vale do Pereiro	4	4559	3563	2560	Borba	4	4588	3579	2571		
Vimieiro	4	4581	3580	2572	Vila Viçosa	4	4599	3588	2577		
Evora Monte	4	5506	4500	2586							



Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços			
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	
ou vice-versa						
Beja	Arraiolos	3	3,560	2,580	2,500	
	Pavia	3	4,510	3,519	2,528	
	Móra	3	4,557	3,555	2,554	
	Baleizão	1	542	533	523	
	Quintos	1	564	550	536	
	Serpa-Brinches	1	596	575	553	
	Pias	1	1,537	1,507	576	
	Moura	2	1,588	1,546	1,505	
	Silves	4	5,502	3,590	2,579	
	Portimão	4	5,527	4,509	2,593	
Faro	Lisboa	7	9,552	7,546	5,534	
	Barreiro	7	9,537	7,531	5,525	
	Barreiro A.	7	9,537	7,531	5,525	
	Beja	4	5,560	4,535	3,511	
	Saboia	2	2,574	2,513	1,552	
	S. Marcos	2	2,507	1,561	1,515	
	Messines	2	1,562	1,526	590	
	Tunes	1	1,524	597	569	
	Albufeira	1	1,508	584	560	
	Boliqueime	1	580	562	545	
	Loulé	1	551	540	529	
	Almansil-Nexe	1	529	523	516	
	Olhão	1	532	525	518	
	Fuzeta	1	564	550	536	
	Luz	1	583	565	546	
	Tavira	1	1,502	580	557	
	Conceição	1	1,518	592	566	
	Cacela	1	1,540	1,509	578	
	Castro Marim	1	1,559	1,524	589	
	Vila Rial de Santo António	2	1,578	1,539	599	
	Setubal	7	9,525	7,519	5,514	
	Evora	6	7,579	6,506	4,533	
	Estremoz	7	9,518	7,514	5,510	
	Borba	7	9,546	7,536	5,526	
	Vila Viçosa	7	9,556	7,543	5,531	
	Arraiolos	7	8,537	6,551	4,566	
	Móra	7	9,520	7,516	5,511	
	Moura	5	7,503	5,547	3,591	
Algôz	1	1,537	1,507	576		
Alcantarilha	1	1,553	1,519	585		
Poço Barreto	2	1,562	1,526	590		
Silves	2	1,578	1,539	599		
Estombar	2	1,597	1,554	1,510		
Portimão	2	2,507	1,561	1,515		
V. R. de Santo António	Lisboa	7	10,586	8,550	6,508	
	Barreiro	7	10,571	8,535	5,599	
	Barreiro A.	7	10,571	8,535	5,599	
	Beja	6	6,598	5,543	3,588	
	Faro	2	1,578	1,539	599	
	Olhão	1	1,547	1,514	582	
	Fuzeta	1	1,518	592	566	
	Tavira	1	580	562	545	
	Cacela	1	539	530	522	
	Castro Marim	1	523	518	513	
	Setubal	7	10,558	8,523	5,588	
	Evora	7	9,510	7,508	5,506	
	Portimão	3	3,576	2,593	2,509	
Setubal	Lisboa	1	1,500	585	560	
	Barreiro	1	590	570	550	
	Barreiro A.	1	590	570	550	
	Lavradio	1	583	565	546	
	Alhos Vedros	1	574	557	541	
	Moita	1	567	552	538	
	Pinhal Novo	1	542	533	523	
	Poço Barreto	1	589	570	550	
	Vendas Novas	2	1,575	1,536	598	
	Cabrela	2	1,597	1,554	1,510	
	Casa Branca	2	2,580	2,518	1,556	
	Alcaçovas	2	3,518	2,547	1,577	
	Cuba	3	4,515	3,523	2,531	
	Beja	4	4,563	3,560	2,557	
	Loulé	7	8,587	6,590	4,593	
	Faro	7	9,525	7,519	5,514	
	Olhão	7	9,548	7,538	5,527	
	Fuzeta	7	9,570	7,555	5,539	
Tavira	7	9,599	7,577	5,555		
Vila Rial de Santo António	7	10,558	8,523	5,588		
Palmela	1	520	515	511		
Aldegalega	1	564	551	537		
Setubal	Montemor-o-Novo	2	2,590	2,525	1,561	
	Evora	3	3,557	2,578	1,598	
	Estremoz	4	5,521	4,505	2,590	
	Borba	4	5,554	4,531	3,508	
	Vila Viçosa	4	5,565	4,540	3,514	
	Arraiolos	3	4,526	3,532	2,537	
	Pavia	4	4,576	3,571	2,565	
	Móra	4	5,524	4,507	2,591	
	Moura	5	6,520	4,582	3,544	
	Silves	7	8,575	6,580	4,586	
	Portimão	7	8,596	6,597	4,598	
	Aldegalega	Lisboa	1	575	564	543
		Barreiro	1	569	556	540
Barreiro A.		1	569	556	540	
Moita		1	553	540	529	
Pinhal Novo		1	545	535	524	
Setubal		1	564	551	537	
Valdera		1	557	544	532	
Poço Barreto		1	580	562	545	
Fonte		1	599	577	555	
Pegões		1	1,512	587	563	
Bombel		2	1,569	1,531	594	
Vendas Novas		2	1,585	1,544	1,503	
Evora		3	3,568	2,586	2,505	
Beja	4	4,571	3,566	2,562		
Montemor-o-Novo	Lisboa	2	3,532	2,565	1,590	
	Barreiro	2	3,507	2,541	1,574	
	Barreiro A.	2	3,507	2,541	1,574	
	Vendas Novas	1	1,518	592	566	
	Cabrela	1	593	572	552	
	Torre da Gadanha	1	556	544	531	
	Casa Branca	1	1,508	584	560	
	Beja	2	3,509	2,540	1,572	
	Setubal	2	2,590	2,525	1,561	
	Evora	2	1,591	1,549	1,506	
Evora	Lisboa	3	3,592	3,511	2,523	
	Barreiro	3	3,573	2,592	2,511	
	Barreiro A.	3	3,573	2,592	2,511	
	Pinhal Novo	3	3,524	2,552	1,580	
	Vendas Novas	2	1,591	1,549	1,506	
	Cabrela	2	1,569	1,531	594	
	Torre da Gadanha	1	1,534	1,504	575	
	Eseoural	1	1,505	582	559	
	Casa Branca	1	586	567	548	
	Alcaçovas	1	1,524	597	569	
	Viana	1	1,547	1,514	582	
	Vila Nova	2	1,569	1,531	594	
	Alvito	2	1,594	1,551	1,508	
	Cuba	2	2,532	1,581	1,529	
	Beja	2	2,586	2,523	1,559	
	Aljustrel-Castro Verde	3	3,596	3,508	2,520	
	Tunes	5	6,586	5,534	3,582	
	Faro	6	7,579	6,506	4,533	
Olhão	6	8,501	6,523	4,545		
Tavira	7	8,551	6,562	4,573		
Vila Rial de Santo António	7	9,510	7,508	5,506		
Setubal	4	3,557	2,578	1,598		
Aldegalega	3	3,568	2,586	2,505		
Montemor-o-Novo	2	1,591	1,549	1,506		
Tojal	1	545	535	525		
Azaruja	1	564	550	536		
Vale do Pereiro	1	580	562	545		
Vimieiro	1	1,505	582	559		
Evora Monte	1	1,531	1,502	573		
Ameixial	2	1,569	1,531	594		
Estremoz	2	1,588	1,546	1,505		
Borba	2	2,526	1,576	1,526		
Vila Viçosa	2	2,542	1,588	1,535		
Lorêdo	1	523	518	513		
Senhora da Graça	1	545	535	525		
Arraiolos	1	580	562	545		
Vale do Paio	1	1,502	580	557		
Pavia	1	1,537	1,507	576		
Cabeção	2	1,562	1,526	590		
Móra	2	1,591	1,549	1,506		
Serpa-Brinches	4	3,571	2,588	2,506		
Pias	4	4,507	3,517	2,526		
Moura	4	4,554	3,553	2,552		
Silves	6	7,529	5,567	4,505		
Portimão	6	7,548	5,582	4,516		

Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços			Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe				1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Vila Viçosa	Lisboa.....	5	6\$501	4\$73	3\$39	Silves	Lisboa.....	7	9\$505	7\$09	5\$07
	Barreiro ..	4	5\$82	4\$54	3\$27		Beja.....	4	5\$02	3\$90	2\$79
	Barreiro A.....	4	5\$82	4\$54	3\$27		Tunes.....	1	\$58	\$45	\$32
	Beja.....	4	4\$99	3\$88	2\$77		Faro.....	2	1\$78	1\$39	\$99
	Faro.....	7	9\$56	7\$43	5\$31		Setubal.....	7	8\$75	6\$80	4\$86
	Setubal.....	4	5\$65	4\$40	3\$14		Evora.....	6	7\$29	5\$67	4\$05
	Evora.....	2	2\$42	1\$88	1\$35		Portimão.....	1	\$29	\$23	\$16
	Estremoz.....	1	\$54	\$42	\$30						
Borba.....	1	\$20	\$15	\$11							
Móra	Lisboa ..	4	5\$59	4\$41	3\$16	Portimão	Lisboa.....	7	9\$26	7\$26	5\$19
	Barreiro.....	4	5\$40	4\$22	3\$04		Barreiro ..	7	9\$11	7\$11	5\$10
	Barreiro A.....	4	5\$40	4\$22	3\$04		Barreiro A.....	7	9\$11	7\$11	5\$10
	Beja.....	3	4\$57	3\$55	2\$54		Beja.....	4	5\$27	4\$09	2\$93
	Faro.....	7	9\$20	7\$16	5\$11		Tunes.....	1	\$87	\$68	\$48
	Setubal.....	4	5\$24	4\$07	2\$91		Faro.....	2	2\$07	1\$61	1\$15
	Evora.....	2	1\$91	1\$49	1\$06		Olhão.....	2	2\$39	1\$86	1\$33
	Arraiolos.....	1	1\$15	\$89	\$64		Fuzeta ..	2	2\$67	2\$08	1\$49
	Pavia.....	1	\$54	\$42	\$30		Tavira.....	2	3\$05	2\$38	1\$70
	Cabeção.....	1	\$32	\$25	\$18		Cacela.....	3	3\$43	2\$67	1\$91
Moura	Lisboa.....	5	6\$50	5\$11	3\$65	Castro Marim.....	3	3\$57	2\$78	1\$98	
	Barreiro.....	5	6\$35	4\$96	3\$56	Vila Rial de Santo António.....	3	3\$76	2\$93	2\$09	
	Barreiro A.....	5	6\$35	4\$96	3\$56	Setubal.....	7	8\$96	6\$97	4\$98	
	Beja.....	2	1\$88	1\$46	1\$05	Evora.....	6	7\$48	5\$82	4\$16	
	Faro.....	5	7\$03	5\$47	3\$91	Silves.....	1	\$29	\$23	\$16	
	Setubal.....	5	6\$20	4\$82	3\$44	Estombar.....	1	\$20	\$15	\$11	
	Evora.....	3	4\$54	3\$53	2\$52						
	Serpa-Brinches.....	1	\$96	\$75	\$53						
	Pias.....	1	\$54	\$42	\$30						

CONDIÇÕES

1.^a— **Impostos.**— Nos preços da presente tarifa estão incluídos os direitos de ponte. Não está, porém, comprehendido o imposto de selo e da Assistencia.

2.^a— **Prazos de validade.**— Estes bilhetes são vendidos para todos os comboios ordinarios e válidos para a ida pelos comboios para que foram vendidos e para a volta por qualquer comboio ordinario no prazo indicado no respectivo quadro a saber:

- Sendo o prazo de 1 dia, no dia da venda e no immediato;
 - Sendo o prazo de 2 dias, no dia da venda e nos dois dias seguintes;
 - Sendo o prazo de 3 dias, no dia da venda e nos tres dias seguintes;
 - Sendo o prazo de 4 dias, no dia da venda e nos quatro dias seguintes;
 - Sendo o prazo de 5 dias, no dia da venda e nos cinco dias seguintes;
 - Sendo o prazo de 6 dias, no dia da venda e nos seis dias seguintes;
 - Sendo o prazo de 7 dias, no dia da venda e nos sete dias seguintes;
- Os dias serão contados da meia noite á meia noite.

§ 1.^o— Estes bilhetes podem ser prorogados duas vezes em metade da sua duração normal, mediante o pagamento de uma ou duas sobretaxas equivalentes cada uma, a 10% do custo total do bilhete. Para este efeito, as fracções de dia serão contadas como dias inteiros. Estas ampliações serão legalizadas por meio de senhas especiais, que podem ser adquiridas na estação de destino da viagem á ida. Todo o pedido de prorrogação deve ser feito; e a sobretaxa paga antes de expirar o prazo sobre a qual a prorrogação é pedida.

§ 2.^o— Se o prazo de validade normal terminar num domingo ou dia feriado official, será augmentado em um dia. Havendo dias de feriado official consecutivos, o referido prazo será prorogado até ao dia immediato ao ultimo dia feriado, inclusivê.

3.^a— **Mudança de destino.**— O passageiro poderá: apearse á ida, em qualquer estação anterior á de destino, marcado no seu bilhete; começar nessa mesma estação a viagem de volta, e deixar o comboio, á volta, em qualquer estação anterior áquella a que deva regressar, segundo as indicações do seu bilhete. Em qualquer destes casos perderá o direito aos percursos em que tiver deixado de viajar.

4.^a— **Mudança de classes.**— O passageiro que occupar uma classe superior á indicada no seu bilhete ficará sujeito a pagar a differença de classe, segundo os preços da tarifa geral, quando tenha avisado, préviamente, o revisor.

5.^a—Diversas.

a) — O passageiro apresentará á ida as duas partes do bilhete (ida e volta). O passageiro que não apresentar senão a parte de ida terá de pagar por inteiro o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, deduzida a importancia da parte do bilhete de ida.

b) — Estes bilhetes são pessoais e intransmissiveis.

c) — Os bilhetes desta tarifa não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada.

d) — Não se concedem meios bilhetes.

e) — Estes bilhetes só teem validade, entre as estações de procedencia e de destino neles indicadas.

f) — Ficam em vigor as condições da tarifa geral em tudo que não fôr contrario ao que a presente estipula

A presente tarifa anula e substitue a tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade em vigor desde 1 de Março de 1906, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 6 de Abril de 1914.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

5.^a Modificação á Tarifa Especial Interna n.º 4

(PEQUENA VELOCIDADE)

Aprovada por despacho ministerial de 20 de Junho de 1914

A partir de 15 de Julho de 1914, a classificação desta tarifa é modificada como se segue:

Designação da mercadoria	Grupos para vagões completos	Série	Carga mínima dos vagões completos TONELADAS
Sulfureto de carbone	2	3.^a	7

Ficam, em tudo, em vigôr as condições da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, aprovada por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903.

Lisboa, 12 de Junho de 1914.

B n.º 287

Exp. n.º 1404

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE (N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE)

(Aprovada por despacho Ministerial de 1 Junho de 1914)

EM VIGOR DESDE 10 DE AGOSTO DE 1914

Toiros, animais ferozes, etc., por vagões completos ou pagando como tal

Artigo 1.º — Pequena velocidade

§ 1.º — Preços de aplicação geral

A) — Toiros, vacas bravas, novilhos ou garraios e cabrestos, em jaulas: Preços B.

B) — Animais ferozes ou de qualquer espécie, excepto os designados na alínea A) e nos capítulos IX e XIV, e no n.º 2.º do artigo 88.º da Tarifa geral: Preços A.

§ 2.º — Preços especiais

Toiros, vacas bravas, novilhos ou garraios e cabrestos, em jaulas, destinados a ou em regresso de espectáculos, que se verifiquem em localidades servidas pelas linhas do Sul e Sueste: Preços C.

POR VAGÃO

Quilómetros	Preços			Quilómetros	Preços		
	A	B	C		A	B	C
1 a 10	1\$40	1\$22	0\$66	81 a 85	11\$88	10\$30	5\$55
11 a 15	2\$10	1\$82	0\$98	86 » 90	12\$58	10\$90	5\$87
16 » 20	2\$80	2\$43	1\$31	91 a 95	13\$28	11\$51	6\$20
21 a 25	3\$50	3\$03	1\$64	96 » 100	13\$98	12\$11	6\$53
26 » 30	4\$20	3\$64	1\$96	101 a 105	14\$68	12\$72	6\$85
31 a 35	4\$90	4\$24	2\$29	106 » 110	15\$37	13\$33	7\$18
36 » 40	5\$59	4\$85	2\$61	111 a 115	16\$07	13\$93	7\$50
41 a 45	6\$29	5\$45	2\$94	116 » 120	16\$77	14\$54	7\$83
46 » 50	6\$99	6\$06	3\$27	121 a 125	17\$47	15\$14	8\$16
51 a 55	7\$69	6\$67	3\$59	126 » 130	18\$17	15\$75	8\$48
56 » 60	8\$39	7\$27	3\$92	131 a 135	18\$87	16\$35	8\$81
61 a 65	9\$09	7\$88	4\$24	136 » 140	19\$57	16\$96	9\$13
66 » 70	9\$79	8\$48	4\$57	141 a 145	20\$27	17\$56	9\$46
71 a 75	10\$48	9\$09	4\$90	146 » 150	20\$96	18\$17	9\$79
76 » 80	11\$18	9\$69	5\$22	151 a 155	21\$66	18\$77	10\$11
				156 » 160	22\$36	19\$38	10\$44

Quilómetros	Preços			Quilómetros	Preços		
	A	B	C		A	B	C
161 a 165	23\$06	19\$99	10\$76	331 a 335	46\$81	40\$57	21\$85
166 » 170	23\$76	20\$59	11\$09	336 » 340	47\$51	41\$18	22\$17
171 a 175	24\$46	21\$20	11\$42	341 a 345	48\$21	41\$78	22\$50
176 » 180	25\$16	21\$80	11\$74	346 » 350	48\$91	42\$39	22\$83
181 a 185	25\$85	22\$41	12\$07	351 a 355	49\$61	42\$99	23\$15
186 » 190	26\$55	23\$01	12\$39	356 » 360	50\$31	43\$60	23\$48
191 a 195	27\$25	23\$62	12\$72	361 a 365	51\$00	44\$20	23\$80
196 » 200	27\$95	24\$22	13\$05	366 » 370	51\$70	44\$81	24\$13
201 a 205	28\$65	24\$83	13\$37	371 a 375	52\$40	45\$42	24\$46
206 » 210	29\$35	25\$43	13\$70	376 » 380	53\$10	46\$02	24\$78
211 a 215	30\$05	26\$04	14\$02	381 a 385	53\$80	46\$63	25\$11
216 » 220	30\$74	26\$65	14\$35	386 » 390	54\$50	47\$23	25\$43
221 a 225	31\$44	27\$25	14\$68	391 a 395	55\$20	47\$84	25\$76
226 » 230	32\$14	27\$86	15\$00	396 » 400	55\$89	48\$44	26\$09
231 a 235	32\$84	28\$46	15\$33	401 a 405	56\$59	49\$05	26\$41
236 » 240	33\$54	29\$07	15\$65	406 » 410	57\$29	49\$65	26\$74
241 a 245	34\$24	29\$67	15\$98	411 a 415	57\$99	50\$26	27\$07
246 » 250	34\$94	30\$28	16\$31	416 » 420	58\$69	50\$86	27\$39
251 a 255	35\$63	30\$88	16\$63	421 a 425	59\$39	51\$47	27\$72
256 » 260	36\$33	31\$49	16\$96	426 » 430	60\$09	52\$08	28\$04
261 a 265	37\$03	32\$10	17\$28	431 a 435	60\$79	52\$68	28\$37
266 » 270	37\$73	32\$70	17\$61	436 » 440	61\$48	53\$29	28\$70
271 a 275	38\$43	33\$31	17\$94	441 a 445	62\$18	53\$89	29\$02
276 » 280	39\$13	33\$91	18\$26	446 » 450	62\$88	54\$50	29\$35
281 a 285	39\$83	34\$52	18\$59	451 a 455	63\$58	55\$10	29\$67
286 » 290	40\$53	35\$12	18\$91	456 » 460	64\$28	55\$71	30\$00
291 a 295	41\$22	35\$73	19\$24	461 a 465	64\$98	56\$31	30\$33
296 » 300	41\$92	36\$33	19\$57	466 » 470	65\$68	56\$92	30\$65
301 a 305	42\$62	36\$94	19\$89	471 a 475	66\$37	57\$53	30\$98
306 » 310	43\$32	37\$54	20\$22	476 » 480	67\$07	58\$13	31\$30
311 a 315	44\$02	38\$15	20\$54	481 a 485	67\$77	58\$74	31\$63
316 » 320	44\$72	38\$76	20\$87	486 » 490	68\$47	59\$34	31\$96
321 a 325	45\$42	39\$36	21\$20	491 a 495	69\$17	59\$95	32\$28
326 » 330	46\$11	39\$97	21\$52	496 » 500	69\$87	60\$55	32\$61

Artigo 2.º — Grande velocidade

Os transportes dos animais que reunam as condições estipuladas no artigo 1.º, quando efectuados em grande velocidade, pagarão o duplo dos preços dos §§ 1.º e 2.º

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.ª — **Impostos e despesas accessorias.** — Nos preços da presente Tarifa está incluído o imposto de trânsito. Não estão, porém, compreendidos nenhuns outros impostos nem as despesas accessorias.

2.ª — **Acondicionamento dos animais.** — As jaulas serão bem fechadas e solidas. A Administração reserva-se a faculdade de recusar o transporte das remessas cujo acondicionamento julgar insufficiente.

3.ª — **Seguimento das expedições.** — A Administração reserva-se igualmente a liberdade de escolher, segundo as exigências do serviço, os comboios pelos quais hajam de ser efectuadas as expedições.

4.ª — **Responsabilidades da Administração.** — A Administração só responde pelas consequências dos acciden-

tes devidos a culpa sua ou dos seus empregados; não indemnisa, portanto, os prejudicados de qualquer dano ou avaria que provenha das condições especiais dos transportes a que a presente Tarifa atende, ou de força maior.

5.^a — **Carga e descarga dos vagões.** — A carga e descarga dos vagões serão feitas por conta e gente dos expedidores e consignatários, sob a vigilância dos chefes de estação e sujeitas à sua aprovação. As cordas, correntes ou outros acessórios, para a boa fixação do carregamento dos vagões, serão fornecidos pelos expedidores.

6.^a — **Tratadores acompanhando as remessas.** — Aos tratadores que acompanhem as remessas de animais é permitido viajar, sempre que o desejem e isso seja possível, nos mesmos vagões em que sigam os animais, pagando passagem de 3.^a classe. A Administração não se encarrega da alimentação e tratamento dos animais, nem de fazer reparações nas gaiolas ou jaulas, ficando as consequências de qualquer desarranjo que se dê à inteira responsabilidade dos expedidores. Porém, se por circunstância accidental o caminho de ferro tiver de efectuar qualquer despesa por estes ou outros motivos análogos, seja em trânsito, seja durante a permanência das remessas nas estações, ficará a entrega da remessa cativa do pagamento dessas despesas.

7.^a — **Transporte das jaulas vazias.** — As remessas ao abrigo dos preços **B** e **C** da presente Tarifa teem direito ao transporte, em pequena velocidade, das jaulas vazias, quer este preceda ou não o dos animais, mediante as seguintes

TAXAS

A) Quando as jaulas vazias percorram número de quilómetros igual ou inferior ao do transporte dos animais: 1\$00 por jaula, manutenção compreendida.

B) Quando as jaulas vazias efectuem percurso quilométrico superior ao do transporte dos animais, o percurso excedente será taxado pela Tarifa geral ou especial n.º 1, conforme mais convenha ao expedidor.

A aplicação desta concessão fica subordinada às seguintes condições:

a) Transporte das jaulas vazias precedendo o dos animais:

1.º — A expedição das jaulas far-se há nas condições ordinárias pelas Tarifas applicáveis, adoptando-se para o cálculo da taxa o peso teórico de 700 quilogramas por jaula.

2.º — No acto do pagamento do transporte dos animais, deverá o interessado entregar a carta de porte da remessa, efectuada dentro dos últimos quinze dias, das jaulas vazias, devendo estas ser em número igual ou inferior ao das transportadas com animais, para lhe ser descontado, do que houver a pagar, a importância que tiver satisfeito pela primitiva remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e a taxa de 1\$00 por cada jaula.

b) Quando o transporte das jaulas se faça em retorno do cheio:

1.º — O retorno das jaulas vazias far-se há de uma só vez para cada remessa de animais.

2.º — O remetente das jaulas vazias entregará na estação expedidora das mesmas a carta de porte da remessa dos animais.

3.º — As jaulas deverão ser as mesmas que tenham servido para o transporte dos animais e em número igual ou inferior.

N. B. — Os transportes das jaulas, effectuados em retorno, serão feitos sem responsabilidade para a Administração.

8.^a — **Estacionamento das jaulas.** — É permitido o estacionamento das jaulas vazias nas estações de partida e de destino, durante o prazo máximo de 10 dias em cada uma, sem pagamento de direitos de armazenagem, não se obrigando a Administração, comtudo, a depositá-las em recinto fechado ou coberto e não tomando responsabilidade pela sua guarda ou conservação.

9.^a — **Transportes não previstos nesta Tarifa.** — Para o transporte de animais em condições não previstas na presente Tarifa, reserva-se a Administração a faculdade de tratar por ajuste especial.

A presente Tarifa aulla e substitue para todos os efeitos a Tarifa especial n.º 6 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1904, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 19 de Julho de 1914.

O Engenheiro Director

Artur Mendes

Expediente n.º 1406.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

1.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL N.º 8

GRANDE VELOCIDADE

Aprovado por despacho ministerial de 29 de Maio de 1914

Transporte de alunos de estabelecimentos de ensino pertencentes ao Estado

Desde 15 de Julho de 1914, a tarifa especial n.º 8, de grande velocidade, é aplicada ao transporte de alunos de estabelecimentos de ensino pertencentes ao Estado.

As requisições para estes transportes deverão ser apresentadas com 24 horas de antecipação na estação de partida, mediante um pedido, por escrito, em papel devidamente timbrado com o titulo e séde do estabelecimento e a assinatura do respectivo Director ou Reitor, não sendo satisfeita qualquer requisição que se apresente fóra destas condições, nem vendidos bilhetes em numero superior ao inscrito no pedido.

Em tudo que não seja contrario ao disposto neste aditamento, ficam em vigor as condições da tarifa especial n.º 8, de grande velocidade, em vigor desde 10 de Junho de 1897.

Pelo presente fica sem efeito o disposto na Tarifa Especial n.º 10, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Março de 1910, relativamente a estes transportes.

Porto, 18 de Maio de 1914.

O Engenheiro Sub-Director

Ernesto E. Alves de Sousa Junior.

D 881

Exp. T. 444



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

1.º ADITAMENTO Á TARIFA ESPECIAL N.º 10 — Grande velocidade

Aprovado por despacho ministerial de 4 de Junho de 1914

Transporte de Montadas de Cavaleiros Tauromáquicos

§ 2.º

Desde 15 de julho de 1914, o transporte de caválos de combate e seus arreios, pertencentes a cavaleiros tauromáquicos, gosará do abatimento de 50% sobre os preços que correspondam pela tarifa geral de grande velocidade, com exclusão das despesas acessórias.

Para aproveitar esta concessão, deverão aqueles artistas fazer a respectiva requisição á estação de partida, com 24 horas de antecedencia, comprovando a necessidade do transporte, para tomarem parte em qualquer corrida de toiros devidamente anunciada ao publico em jornais ou prospectos, ou para regressarem das mesmas.

O sustento e a vigilancia dos animais ficam inteiramente a cargo dos donos, seus representantes ou condutores, declinando esta Administração toda a responsabilidade por atraso, morte, ou quaisquer prejuisos que os mesmos animais possam sofrer.

Em tudo o que não seja contrário ao que se dispõe no presente aditamento, ficam em vigor as condições da tarifa especial n.º 10 de grande velocidade, em vigôr desde 1 de Março de 1900.

Porto, 18 de Maio de 1914.

O Engenheiro Sub-Director

Ernesto E. Alves de Sousa Junior.

D. 882

Exp. 502



REPUBLICA PORTUGUESA

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Tarifa especial n.º 16 - Grande velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 24 de Abril de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE JULHO DE 1914

BILHETES DE IDA E VOLTA

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços			Procedência	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe				1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Porto	Rio Tinto.....	1	328	323	315	Porto	Almendra	4	6330	4390	3350
	Ermezinde.....	1	341	333	325		Barca de Alva	4	6355	5311	3365
	S. Romão.....	1	363	350	336		Amarante.....	2	2339	1397	1332
	Trofa.....	1	390	368	349		Vila Rial	3	4330	3356	2340
	Famalicão.....	1	1320	392	365		Abambres	3	4339	3366	2345
	Gavião (ap.º).....	1	1343	1310	378		Vila Pouca de Aguiar.....	3	5322	4349	2391
	Nine.....	1	1343	1310	378		Pedras Salgadas.....	3	5345	4371	3304
	S. Bento.....	1	1365	1328	390		Vidágo.....	3	5393	5318	3330
	Barcelos.....	1	1378	1338	397		Moncorvo.....	4	6309	4386	3339
	Tamél.....	2	2312	1363	1316		Felgár.....	4	6349	5327	3362
	Durrães (ap.º).....	2	2326	1374	1324		Carviçais.....	4	6374	5353	3376
	Barrozelas.....	2	2336	1382	1331						
	Alvarães (ap.º).....	2	2349	1392	1337						
	Darque.....	2	2365	2305	1347		Rio Tinto.....	1	322	316	312
	Viana.....	2	2381	2320	1355		Ermezinde.....	1	331	325	316
	Montedor.....	3	3303	2337	1368		S. Romão.....	1	354	342	331
	Afife.....	3	3316	2347	1374		Trofa.....	1	376	360	344
	Ancora.....	3	3329	2356	1382		Famalicão.....	1	1314	386	362
	Caminha.....	3	3354	2376	1396	Nine.....	1	1333	1302	371	
	Seixas.....	3	3364	2384	2301	S. Bento.....	1	1356	1322	384	
	Lanhélas.....	3	3370	2388	2306	Barcelos.....	1	1372	1333	394	
	Gondarém.....	3	3380	2396	2311	Tamél.....	2	2300	1355	1312	
	Cerveira.....	3	3390	3303	2318	Durrães (ap.º).....	2	2317	1368	1320	
	S. Pedro da Torre.....	3	4322	3328	2335	Barrozelas.....	2	2330	1378	1328	
	Valença.....	3	4333	3338	2342	Alvarães (ap.º).....	2	2339	1386	1332	
	Lapêla.....	3	4368	3365	2361	Darque.....	2	2355	1397	1340	
	Arentim.....	1	1359	1323	386	Viana.....	2	2371	2312	1350	
	Tadim.....	1	1372	1333	394	Montedor.....	3	2394	2329	1363	
	Braga.....	1	1391	1347	1305	Afife.....	3	3306	2339	1369	
	Valongo.....	1	363	350	336	Ancora.....	3	3322	2352	1379	
	Recarei.....	1	399	374	354	Caminha.....	3	3345	2369	1390	
	Cête.....	1	1314	386	362	Seixas.....	3	3354	2376	1396	
	Paredes.....	1	1330	399	370	Lanhélas.....	3	3361	2380	1396	
	Penafiel.....	1	1343	1310	378	Gondarém.....	3	3374	2390	1398	
	Caide.....	1	1365	1328	390	Cerveira.....	3	3380	2396	1398	
	Vila Meã.....	2	1381	1341	398	S. Pedro da Torre.....	3	4312	3320	2329	
	Livração.....	2	1397	1354	1310	Valença.....	3	4323	3330	2337	
	Marco.....	2	2312	1363	1316	Lapêla.....	3	4358	3357	2356	
	Juncal.....	2	2326	1374	1324	Arentim.....	1	1352	1318	382	
	Mosteirô.....	2	2352	1395	1339	Tadim.....	1	1362	1326	387	
	Arêgos.....	2	2371	2312	1350	Braga.....	1	1381	1341	398	
	Ermida.....	2	2387	2324	1358	Valongo.....	1	354	342	331	
	Porto de Rei.....	2	3300	2334	1366	Recarei.....	1	390	368	349	
	Barqueiros.....	2	3313	2344	1372	Cête.....	1	1308	379	358	
	Rêde.....	2	3322	2352	1379	Paredes.....	1	1320	392	365	
	Molêdo.....	2	3332	2358	1384	Penafiel.....	1	1333	1302	371	
	Rêgoa.....	2	3348	2371	1392	Caide.....	1	1359	1323	386	
	Covelinhas.....	3	3377	2393	2310	Vila Meã.....	2	1372	1333	394	
Ferrão.....	3	3399	3311	2322	Livração.....	2	1388	1346	1304		
Pinhão.....	3	4323	3330	2337	Marco.....	2	2300	1355	1312		
Cótas.....	3	4342	3344	2346	Juncal.....	2	2317	1368	1320		
S. Maméde de Tua.....	3	4362	3360	2358	Mosteirô.....	2	2342	1387	1334		
Tua.....	3	4365	3362	2359	Arêgos.....	2	2362	2302	1345		
Ferradoza.....	4	5300	3389	2378	Ermida.....	2	2381	2320	1355		
Vargélas.....	4	5306	3394	2382	Porto de Rei.....	2	2390	2326	1361		
Vezuvio.....	4	5326	4310	2393	Barqueiros.....	2	3303	2337	1368		
Froixo.....	4	5338	4320	3301	Rêde.....	2	3313	2344	1372		
Pocinho.....	4	5367	4342	3315	Molêdo.....	2	3322	2352	1379		
Côa.....	4	5396	4364	3331	Rêgoa.....	2	3342	2366	1388		
Castelo Melhor.....	4	6315	4379	3342	Covelinhas.....	3	3370	2388	2306		

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa					
Valença	Penafiel	3	4,594	3,584	2,575
	Régoa	4	7,500	5,544	3,590
	Amarante	4	5,590	4,570	3,528
	Moncôrvo	5	9,558	7,556	5,533
	Felgar	5	9,599	7,598	5,555
	Carviçais	5	10,525	8,523	5,570
Lapéla	Porto	3	4,568	3,565	2,561
	Campanhã	3	4,558	3,557	2,556
	Barcélos	2	3,500	2,534	1,566
	Viana	1	2,500	1,555	1,512
	Montedor	1	1,575	1,536	595
	Afife	1	1,565	1,528	590
	Ancora	1	1,549	1,515	581
	Caminha	1	1,527	597	568
	Seixas	1	1,514	586	562
	Lanhélas	1	1,511	582	560
	Gondarém	1	596	573	552
	Cerveira	1	590	568	549
	S. Pedro da Torre	1	557	546	533
	Braga	2	3,583	2,598	2,513
	Penafiel	3	5,529	4,512	2,594
	Régoa	4	7,535	5,572	4,510
	Amarante	4	6,525	4,597	3,547
Braga	Porto	1	1,591	1,547	1,505
	Campanhã	1	1,581	1,541	598
	Rio Tinto	1	1,568	1,531	592
	Ermezinde	1	1,556	1,522	584
	S. Romão	1	1,533	1,502	571
	Trofa	1	1,511	582	560
	Famalicão	1	573	557	542
	Gavião (ap.º)	1	573	557	542
	Nine	1	550	541	530
	S. Bento	1	573	557	542
	Barcélos	1	593	570	550
	Durrães (ap.º)	1	1,540	1,509	576
	Alvarães (ap.º)	1	1,562	1,526	587
	Viana	1	1,594	1,550	1,507
	Caminha	2	2,568	2,510	1,548
	Valença	2	3,548	2,571	1,592
	Lapéla	2	3,583	2,598	2,513
	Arentim	1	534	528	522
	Tadim	1	525	518	513
	Penafiel	2	2,552	1,595	1,539
Régoa	3	4,558	3,557	2,556	
Amarante	3	3,548	2,582	1,592	
Vila Rial	4	5,542	4,542	3,502	
Vila Pouca de Aguiar	4	6,533	5,535	3,554	
Pedras Salgadas	4	6,555	5,558	3,565	
Vidágo	4	7,503	6,504	3,592	
Moncôrvo	5	7,516	5,569	3,598	
Felgar	5	7,558	6,510	4,522	
Carviçais	5	7,583	6,536	4,535	
Penafiel	Porto	1	1,543	1,510	578
	Campanhã	1	1,533	1,502	571
	Ermezinde	1	1,508	579	558
	Trofa	1	1,552	1,518	582
	Famalicão	1	1,581	1,541	598
	Barcélos	2	2,542	1,587	1,534
	Viana	2	3,542	2,566	1,588
	Caminha	2	4,515	3,524	2,532
	Valença	3	4,594	3,584	2,575
	Lapéla	3	5,529	4,512	2,594
	Braga	2	2,552	1,595	1,539
	Valongo	1	576	560	544
	Recarei	1	547	538	528
	Cête	1	531	525	516
	Paredes	1	522	516	512
	Caide	1	528	523	515
	Vila Meã	1	544	536	526
	Livração	1	557	546	533
	Marco	1	573	557	542
	Régoa	1	2,517	1,568	1,520
Pinhão	2	2,594	2,529	1,563	
Tua	2	3,535	2,561	1,585	
Pocinho	2	4,533	3,538	2,542	
Barca de Alva	2	5,522	4,507	2,591	
Amarante	1	1,502	591	557	
Vila Rial	2	3,500	2,555	1,566	
Vila Pouca de Aguiar	2	3,593	3,548	2,519	

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa					
Penafiel	Pedras Salgadas	2	4,515	3,570	2,532
	Vidágo	2	4,562	4,517	2,558
	Moncôrvo	3	4,574	3,582	2,564
	Felgar	3	5,516	4,523	2,588
	Carviçais	3	5,542	4,549	3,502
	Régoa	Porto	2	3,548	2,571
Campanhã		2	3,542	2,566	1,588
Ermezinde		2	3,513	2,544	1,572
Trofa		2	3,561	2,580	2,500
Famalicão		2	3,590	3,503	2,518
Barcélos		3	4,546	3,548	2,550
Viana		3	5,545	4,524	3,504
Caminha		3	6,518	4,580	3,544
Valença		4	7,500	5,544	3,590
Lapéla		4	7,535	5,572	4,510
Braga		3	4,558	3,557	2,556
Penafiel		1	2,517	1,568	1,520
Caide		1	1,594	1,550	1,507
Vila Meã		1	1,578	1,538	597
Livração		1	1,562	1,526	587
Marco		1	1,549	1,515	581
Juncal		1	1,533	1,502	571
Mosteirô		1	1,508	579	558
Arêgos		1	582	565	547
Ermida		1	566	552	539
Porto de Rei		1	554	542	531
Barqueiros		1	541	533	525
Rêde		1	531	525	516
Molêdo		1	522	516	512
Covelinhas		1	531	525	516
Ferrão		1	554	542	531
Pinhão		1	579	563	546
Cótas		1	1,502	578	557
S. Maméde de Tua		1	1,524	594	566
Tua		1	1,527	597	568
Ferradôza		1	1,562	1,526	587
Vargélas		1	1,568	1,531	592
Vezuvio		1	1,588	1,546	1,504
Freixo		1	2,500	1,555	1,512
Pocinho		2	2,530	1,578	1,528
Côa		2	2,558	2,500	1,542
Castelo Melhor	2	2,578	2,516	1,553	
Almendra	2	2,594	2,529	1,563	
Barca de Alva	2	3,519	2,548	1,576	
Amarante	1	2,504	1,570	1,513	
Vila Rial	1	590	-	549	
Abambres	1	599	-	554	
Vila Pouca de Aguiar	1	1,584	-	1,500	
Pedras Salgadas	1	2,507	-	1,515	
Vidágo	1	2,555	-	1,540	
Moncôrvo	3	2,571	2,523	1,550	
Felgar	3	3,513	2,565	1,572	
Carviçais	3	3,538	2,590	1,587	
Pinhão	Porto	3	4,523	3,530	2,537
	Campanhã	3	4,515	3,524	2,532
	Penafiel	2	2,594	2,529	1,563
	Régoa	1	579	563	546
	Covelinhas	1	550	541	530
	Ferrão	1	528	523	515
	Cótas	1	525	518	513
	S. Mamede de Tua	1	544	536	526
	Tua	1	544	536	526
	Ferradôza	1	579	563	546
	Vargélas	1	593	570	550
	Vezuvio	1	1,511	582	560
	Freixo	1	1,527	597	568
	Pocinho	1	1,552	1,518	582
Côa	1	1,581	1,541	598	
Castelo Melhor	1	2,504	1,558	1,513	
Almendra	1	2,517	1,568	1,520	
Barca de Alva	1	2,542	1,587	1,534	
Vila Rial	2	1,568	1,552	592	
Vila Pouca de Aguiar	2	2,562	2,547	1,545	
Pedras Salgadas	2	2,584	2,570	1,556	
Vidágo	2	3,532	3,516	1,584	
Moncôrvo	2	1,594	1,562	1,507	
Felgar	2	2,536	2,504	1,531	
Carviçais	2	2,562	2,531	1,545	
Tua	Porto	3	4,565	3,562	2,559
	Campanhã	3	4,555	3,556	2,554
	Penafiel	2	3,535	2,561	1,585
	Régoa	1	1,527	597	568

Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços			Procedencia	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe				1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Tua	Covelinhas	1	596	573	552	Vila Rial	Porto	3	4530	3556	2540
	Ferrão	1	570	555	541		Campanhã	3	4523	3551	2537
	Pinhão	1	544	536	526		Viana	4	6526	5510	3549
	Cótas	1	525	518	513		Braga	4	5542	4542	3502
	S. Mamede de Tua	1	522	516	512		Penafiel	2	3500	2555	1566
	Ferradoza	1	538	530	523		Pinhão	2	1568	1552	592
	Vargélas	1	547	538	528		Tua	2	2512	1584	1516
	Vezuvio	1	563	550	536		Régoa	1	590	-	549
	Freixo	1	579	563	546		Tanha (ap.º)	1	590	-	549
	Pocinho	1	1511	582	560		Alvações	1	560	-	534
	Côa	1	1540	1509	576		Povoação (ap.º)	1	560	-	534
	Castelo Melhor	1	1562	1526	587		Carrazêdo	1	538	-	523
	Almendra	1	1575	1536	595		Avelêdas (ap.º)	1	538	-	523
	Barca de Alva	1	2500	1555	1512		Abambres	1	522	-	512
	Vila Rial	2	2512	1584	1516		Vila Pouca de Aguiar	1	599	-	554
	Vila Pouca de Aguiar	2	3503	2579	1568		Pedras Salgadas	1	1527	-	568
	Pedras Salgadas	2	3526	3502	1580		Sabrôso (ap.º)	1	1575	-	595
	Vidágo	2	3574	3548	2508		Vidágo	1	1575	-	595
	Moncôrvo	2	1552	1530	582		Amarante	2	2587	2555	1558
Felgar	2	1594	1572	1507	Moncôrvo	3	3554	3506	1596		
Carviçais	2	2520	1597	1521	Felgar	3	3596	3548	2521		
					Carviçais	3	4522	3574	2535		
Pocinho	Porto	4	5567	4542	3515	Vila Pouca de Aguiar	Porto	3	5522	4549	2591
	Campanhã	4	5558	4534	3510		Campanhã	3	5516	4544	2588
	Penafiel	2	4533	3538	2542		Viana	4	7519	6502	4500
	Régoa	2	2530	1578	1528		Braga	4	6533	5535	3554
	Pinhão	1	1552	1518	582		Penafiel	2	3593	3548	2519
	Tua	1	1511	582	560		Pinhão	2	2562	2547	1545
	Ferradoza	1	570	555	541		Tua	2	3503	2579	1568
	Vargélas	1	563	550	536		Régoa	1	1584	-	1500
	Vezuvio	1	547	538	528		Vila Rial	1	599	-	554
	Freixo	1	531	525	516		Abambres	1	590	-	549
	Côa	1	534	528	522		Fortunho	1	566	-	539
	Castelo Melhor	1	554	542	531		Samardã (ap.º)	1	566	-	539
	Almendra	1	570	555	541		Tourencinho (ap.º)	1	566	-	539
	Barca de Alva	1	596	573	552		Zimão	1	525	-	513
Moncôrvo	1	544	-	526	Parada (ap.º)	1	525	-	513		
Felgar	1	590	-	549	Nuzêdo (ap.º)	1	528	-	515		
Carviçais	1	1517	-	563	Pedras Salgadas	1	528	-	515		
					Sabrôso (ap.º)	1	576	-	544		
					Vidágo	1	576	-	544		
					Amarante	3	3580	3546	2511		
					Moncôrvo	4	4546	3598	2550		
					Felgar	4	4587	4539	2572		
					Carviçais	4	5513	4565	2586		
Barca de Alva	Porto	4	6555	5511	3565	Pedras Salgadas	Porto	3	5545	4571	3504
	Campanhã	4	6546	5503	3560		Campanhã	3	5538	4566	3501
	Penafiel	2	5522	4507	2591		Viana	4	7542	6525	4513
	Régoa	2	3519	2548	1576		Braga	4	6555	5558	3565
	Pinhão	1	2542	1587	1534		Penafiel	2	4515	3570	2532
	Tua	1	2500	1555	1512		Pinhão	2	2584	2570	1556
	Ferradoza	1	1565	1528	590		Tua	2	3526	3502	1580
	Vargélas	1	1559	1523	586		Régoa	1	2507	-	1515
	Vezuvio	1	1543	1510	578		Vila Rial	1	1527	-	568
	Freixo	1	1527	597	568		Abambres	1	1514	-	562
	Pocinho	1	596	573	552		Fortunho	1	593	-	550
	Côa	1	563	550	536		Samardã (ap.º)	1	593	-	550
	Castelo Melhor	1	544	536	526		Tourencinho (ap.º)	1	593	-	550
	Almendra	1	528	523	515		Zimão	1	547	-	528
Amarante	3	5513	4510	2586	Parada (ap.º)	1	547	-	528		
Moncôrvo	2	1540	1520	576	Vila Pouca de Aguiar	1	528	-	515		
Felgar	2	1581	1562	598	Nuzêdo (ap.º)	1	528	-	515		
Carviçais	2	2507	1588	1515	Vidágo	1	554	-	531		
					Amarante	3	4502	3569	2524		
					Moncôrvo	4	4568	4520	2561		
					Felgar	4	5510	4562	2585		
					Carviçais	4	5535	4587	2598		
Amarante	Porto	2	2539	1597	1532	Vidágo	Porto	3	5593	5518	3530
	Campanhã	2	2530	1589	1528		Campanhã	3	5586	5513	3526
	Viana	3	4536	3551	2543		Viana	4	7590	6571	4540
	Valença	4	5590	4570	3528		Braga	4	7503	6504	3592
	Lapéla	4	6525	4597	3547		Penafiel	2	4562	4517	2558
	Braga	3	3548	2582	1592		Pinhão	2	3532	3516	1584
	Penafiel	1	1502	591	557		Tua	2	3574	3548	2508
	Vila Meã	1	563	560	536		Régoa	1	2555	-	1540
	Livração	1	544	-	526		Vila Rial	1	1575	-	595
	Régoa	1	2504	1570	1513		Abambres	1	1562	-	587
	Barca de Alva	3	5513	4510	2586		Fortunho	1	1543	-	578
	Vila Caís	1	525	-	513						
	Vila Rial	2	2587	2555	1558						
	Vila Pouca de Aguiar	3	3580	3546	2511						
Pedras Salgadas	3	4502	3569	2524							
Vidágo	3	4549	4517	2551							
Moncôrvo	3	4565	3583	2559							
Felgar	3	5506	4525	2582							
Carviçais	3	5532	4550	2596							

Procedência	Destino	Dias de validade	Preços			Procedência	Destino	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe				1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Vidágo	Samardã (ap.º)	1	1,543	-	578	Felgár	Braga	5	7,558	6,510	4,522
	Tourencinho (ap.º)	1	1,543	-	578		Penafiel	3	5,516	4,523	2,588
	Zimão	1	599	-	554		Régoa	3	3,513	2,565	1,572
	Paradã (ap.º)	1	599	-	554		Pinhão	2	2,536	2,504	1,531
	Vila Pouca de Aguiar	1	576	-	544		Tua	2	1,594	1,572	1,507
	Nuzêdo (ap.º)	1	576	-	544		Barca de Alva	2	1,581	1,562	598
	Pedras Salgadas	1	554	-	531		Amarante	3	5,506	4,525	2,582
	Sabrôso (ap.º)	1	554	-	531		Vila Rial	3	3,596	3,548	2,521
	Amarante	3	4,549	4,517	2,551		Vila Pouca de Aguiar	4	4,587	4,539	2,572
	Moncôrvo	4	5,516	4,568	2,588		Pedras Salgadas	4	5,510	4,562	2,585
	Felgár	4	5,558	5,510	3,510		Vidágo	4	5,558	5,510	3,510
	Carviçais	4	5,583	5,535	3,525		Pocinho	1	590	-	549
							Moncôrvo	1	547	-	528
							Larinho	1	531	-	516
					Carvalhoal (ap.º)	1	531	-	516		
					Carviçais	1	531	-	516		
Moncôrvo	Porto	4	6,509	4,586	3,539	Carviçais	Porto	4	6,574	5,553	3,576
	Campanhã	4	5,599	4,578	3,533		Campanhã	4	6,565	5,545	3,571
	Viana	5	8,506	6,538	4,548		Viana	5	8,571	7,505	4,585
	Valença	5	9,558	7,556	5,533		Valença	5	10,525	8,523	5,570
	Braga	5	7,516	5,569	3,598		Braga	5	7,583	6,536	4,535
	Penafiel	3	4,574	3,582	2,564		Penafiel	3	5,542	4,549	3,502
	Régoa	3	2,571	2,523	1,550		Régoa	3	3,538	2,590	1,587
	Pinhão	2	1,594	1,562	1,507		Pinhão	2	2,562	2,531	1,545
	Tua	2	1,552	1,530	582		Tua	2	2,520	1,597	1,521
	Barca de Alva	2	1,540	1,520	576		Barca de Alva	2	2,507	1,588	1,515
	Amarante	3	4,565	3,583	2,559		Amarante	3	5,532	4,550	2,596
	Vila Rial	3	3,554	3,506	1,596		Vila Rial	3	4,522	3,574	2,535
	Vila Pouca de Aguiar	4	4,546	3,598	2,550		Vila Pouca de Aguiar	4	5,513	4,565	2,586
	Pedras Salgadas	4	4,568	4,520	2,561		Pedras Salgadas	4	5,535	4,587	2,598
	Vidágo	4	5,516	4,568	2,588		Vidágo	4	5,583	5,535	3,525
	Pocinho	1	544	-	526		Pocinho	1	1,517	-	563
	Larinho	1	522	-	512		Moncôrvo	1	573	-	542
	Carvalhoal (ap.º)	1	547	-	528		Larinho	1	560	-	534
Felgár	1	547	-	528	Carvalhoal (ap.º)	1	560	-	534		
Carviçais	1	573	-	542	Felgár	1	531	-	516		
Felgár	Porto	4	6,549	5,527	3,562						
	Campanhã	4	6,539	5,519	3,557						
	Viana	5	8,546	6,579	4,570						
	Valença	5	9,599	7,598	5,555						

CONDIÇÕES

1.^a — Estes bilhêtes são válidos:

Para ida por qualquer comboio ordinario do dia em que fôrem comprados, ou dentro do prazo de validade dos bilhêtes, quando este prazo seja de mais de um dia;

Para volta por qualquer comboio ordinario, dentro do prazo indicado no respectivo quadro, a saber:

Sendo o prazo de 1 dia, no dia da venda e no imediato;

Sendo o prazo de 2 dias, no dia da venda e nos dois seguintes;

Sendo o prazo de 3 dias, no dia da venda e nos três seguintes;

Sendo o prazo de 4 dias, no dia da venda e nos quatro seguintes;

Sendo o prazo de 5 dias, no dia da venda e nos cinco seguintes.

2.^a — O prazo de validade dêstes bilhêtes pôde ser prorogado por duas vêses em metade da sua duração normal, mediante o pagamento de uma ou duas sobretaxas e equivalente, cada uma, a 10 % do preço total do bilhête.

Estas ampliações serão legalizadas por meio de senhas especiais, que pôdem ser adquiridas na estação de destino da viagem ou em qualquer daquêlas em que o passageiro interrompa a viagem.

Todo o pedido de prorogação deve ser feito antes de terminar o prazo sobre o qual a prorogação é pedida, e a sobretaxa será paga no acto da requisição.

3.^a — Estes bilhêtes, quando fôrem vendidos nos dias de feriado nacional ou antigos santificados e suas vésperas, serão válidos, para o regresso, até ao dia imediato ao antigo santificado ou feriado ou ao ultimo dos antigos santificados ou feriados que haja seguidos ao primeiro.

Esta concessão torna-se extensiva á segunda e têtça-feira de Carnaval e ao sábadô de aléluia.

4.^a — Estes bilhêtes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem.

5.^a — O passageiro deve apresentar á ida as duas partes do bilhête (ida e volta). O passageiro que apresentar apenas a parte de **ida** terá de pagar, por inteiro, o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, deduzida a importância da parte do bilhête de **ida**.

6.^a — Tanto á ida como á volta pôde o passageiro deixar o comboio em qualquer estação anterior á do destino, indicada no respectivo bilhête. Se depois pretender continuar a viagem, deverá fazer carimbar o bilhête logo em seguida á sua chegada á estação em que interromper a viagem.

Se o passageiro, á ida ou á volta, não continuar a viagem até ao ponto de destino indicado no bilhete,

perderá o direito a sêr reembolsado pela parte do preço do bilhête correspondente ao trajecto que deixou de efectuar.

7.^a— O passageiro que, á ida ou á volta, se apear em uma estação situada alem da indicada no bilhête, pagará o lugar correspondente ao excêso de percurso pelo preço da tarifa geral.

8.^a— O passageiro que ocupar um logar de classe superiôr á indicada no seu bilhête, ficará sujeito ao pagamento da diferença de preço pela tarifa geral.

9.^a— Não se vendem meios bilhetes de ida e volta.

10.^a— Nos preços désta tarifa estão incluídos os impostos de sêlo e assistencia sobre bilhêtes de passagem.

11.^a— Este bilhêtes são pessoais e intransmissiveis.

Ficam em vigôr as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente. A presente tarifa anula a n.^o 16 de 21 de Janeiro de 1904, bem como os seus aditamentos.

Porto, 23 de Março de 1914.

Exp. T 580/9

O Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 1 Junho de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE JULHO DE 1914

Touros, animais ferozes, etc., por vagões completos ou pagando como tal

Artigo 1.º — Pequena velocidade

§ 1.º — Preços de aplicação geral

A) -- Touros, vacas bravas, novilhos ou garraios e cabrestos, em jaulas: Preços B.

B) -- Animais ferozes ou de qualquer especie, excepto os designados na alínea A) e nos capítulos IX e XIV, e no n.º 2.º do artigo 88.º da Tarifa geral: Preços A.

§ 2.º — Preços especiais

Touros, vacas bravas, novilhos ou garraios e cabrestos, em jaulas, destinados a ou em regresso de espectáculos, que se verifiquem em localidades servidas pelas linhas da Administração: Preços C.

PREÇOS POR VAGÃO

Quilómetros	Escudos			Quilómetros	Escudos		
	A	B	C		A	B	C
1 a 10	1\$40	1\$215	\$655	91 a 95	13\$30	11\$505	6\$195
11 a 15	2\$10	1\$82	\$98	96 » 100	14\$00	12\$11	6\$525
16 » 20	2\$80	2\$425	1\$305	101 a 105	14\$70	12\$715	6\$85
21 a 25	3\$50	3\$03	1\$635	106 » 110	15\$40	13\$325	7\$175
26 » 30	4\$20	3\$635	1\$96	111 a 115	16\$10	13\$93	7\$50
31 a 35	4\$90	4\$24	2\$285	116 » 120	16\$80	14\$535	7\$825
36 » 40	5\$60	4\$845	2\$61	121 a 125	17\$50	15\$14	8\$155
41 a 45	6\$30	5\$45	2\$935	126 » 130	18\$20	15\$745	8\$48
46 » 50	7\$00	6\$055	3\$265	131 a 135	18\$90	16\$35	8\$805
51 a 55	7\$70	6\$665	3\$59	136 » 140	19\$60	16\$955	9\$13
56 » 60	8\$40	7\$27	3\$915	141 a 145	20\$30	17\$56	9\$455
61 a 65	9\$10	7\$875	4\$24	146 » 150	21\$00	18\$165	9\$785
66 » 70	9\$80	8\$48	4\$565	151 a 155	21\$70	18\$77	10\$11
71 a 75	10\$50	9\$085	4\$895	156 » 160	22\$40	19\$38	10\$435
76 » 80	11\$20	9\$69	5\$22	161 a 165	23\$10	19\$985	10\$76
81 a 85	11\$90	10\$295	5\$545	166 » 170	23\$80	20\$59	11\$085
86 » 90	12\$60	10\$90	5\$87	171 a 175	24\$50	21\$195	11\$415
				176 » 180	25\$20	21\$80	11\$74

Quilómetros	Escudos			Quilómetros	Escudos		
	A	B	C		A	B	C
181 a 185 186 » 190	25\$90 26\$60	22\$405 23\$01	12\$065 12\$39	251 a 255 256 » 260	35\$70 36\$40	30\$88 31\$485	16\$63 16\$955
191 a 195 196 » 200	27\$30 28\$00	23\$615 24\$22	12\$715 13\$045	261 a 265 266 » 270	37\$10 37\$80	32\$095 32\$70	17\$28 17\$61
201 a 205 206 » 210	28\$70 29\$40	24\$825 25\$43	13\$37 13\$695	271 a 275 276 » 280	38\$50 39\$20	33\$305 33\$91	17\$935 18\$26
211 a 215 216 » 220	30\$10 30\$80	26\$04 26\$645	14\$02 14\$35	281 a 285 286 » 290	39\$90 40\$60	34\$515 35\$12	18\$585 18\$91
221 a 225 226 » 230	31\$50 32\$20	27\$25 27\$855	14\$675 15\$00	291 a 295 296 » 300	41\$30 42\$00	35\$725 36\$33	19\$24 19\$565
231 a 235 236 » 240	32\$90 33\$60	28\$46 29\$065	15\$325 15\$65	301 a 305 306 » 310	42\$70 43\$40	36\$935 37\$54	19\$89 20\$215
241 a 245 246 » 250	34\$30 35\$00	29\$67 30\$275	15\$98 16\$305	311 a 315	44\$10	38\$145	20\$54

Artigo 2.º — Grande velocidade

Os transportes dos animais que reunam as condições estipuladas no artigo 1.º, quando efectuados em grande velocidade, pagarão o duplo dos preços dos §§ 1.º e 2.º

CONDIÇÕES

1.ª — **Impostos e despesas acessórias.** — Nos preços da presente Tarifa está incluído o imposto de transitio. Não estão, porém, compreendidos nenhuns outros impostos nem as despesas acessórias.

2.ª — **Acondicionamento dos animais.** — As jaulas serão bem fechadas e solidas. A Administração reserva-se a faculdade de recusar o transporte das remessas cujo acondicionamento julgar insufficiente.

3.ª — **Seguimento das expedições.** — A Administração reserva-se igualmente a liberdade de escolher, segundo as exigencias do serviço, os comboios pelos quais hajam de ser efectuadas as expedições.

4.ª — **Responsabilidades da Administração.** — A Administração só responde pelas consequências dos accidentes devidos a culpa sua ou dos seus empregados; não indemnisa, portanto, os prejudicados de qualquer dano ou avaria que provenha das condições especiais dos transportes a que a presente Tarifa se applica, ou de força maior.

5.ª — **Carga e descarga dos vagões.** — A carga e descarga dos vagões serão feitas por conta e gente dos expedidores e consignatarios, sob a vigilancia dos chefes de estação e sujeitas à sua aprovação. As cordas, correntes ou outros accessorios, para a boa fixação do carregamento dos vagões, serão fornecidos pelos expedidores.

6.ª — **Tratadores acompanhando as remessas.** — Aos tratadores que acompanhem as remessas de animais é permitido viajar, sempre que o desejem e isso seja possível, nos mesmos vagões em que sigam os animais, pagando passagem de 3.ª classe. A Administração não se encarrega da alimentação e tratamento dos animais, nem de fazer reparações nas gaiolas ou jaulas, ficando as consequências de qualquer desarranjo que se dê à inteira responsabilidade dos expedidores. Porém, se por circumstancia accidental o caminho de ferro tiver de efectuar qualquer despesa por estes ou outros motivos analogos, seja em transitio, seja durante a permanencia das remessas nas estações, ficará a entrega da remessa cativa do pagamento dessas despesas.

7.ª — **Transporte de jaulas vazias.** — As remessas ao abrigo dos preços B e C da presente Tarifa tem direito ao transporte, em pequena velocidade, das jaulas vazias, quer este preceda ou não o dos animais, mediante as seguintes

TAXAS

A) Quando as jaulas vazias percorram número de quilómetros igual ou inferior ao do transporte dos animais: 1\$00 escudo por jaula, manutenção comprehendida.

B) Quando as jaulas vazias efectuem percurso quilometrico superior ao do transporte dos animais, o percurso excedente será taxado pela Tarifa geral.

A applicação desta concessão fica subordinada às seguintes condições:

a) Transporte de jaulas vazias precedendo o dos animais:

1.º — A expedição das jaulas far-se há nas condições ordinarias pela Tarifa applicavel, adoptando-se para o calculo da taxa opeso teorico de 700 quilogramas por jaula.

2.º — No acto do pagamento do transporte dos animais, deverá o interessado entregar a carta de porte da remessa, efectuada dentro dos últimos quinze dias, das jaulas vazias, devendo estas ser em número igual ou inferior ao das transportadas com animais, para lhe ser descontado, do que houver a pagar, a importância que tiver satisfeito pela primitiva remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e a taxa de 1500 escudo por cada jaula.

b) Quando o transporte das jaulas se faça em retorno do cheio:

1.º — O retorno das jaulas vazias far-se há de uma só vez para cada remessa de animais.

2.º — O remetente das jaulas vazias entregará na estação expedidora das mesmas a carta de porte da remessa dos animais.

3.º — As jaulas deverão ser as mesmas que tenham servido para o transporte dos animais e em número igual ou inferior.

N. B. — Os transportes das jaulas, effectuados nestas condições, serão feitas sem responsabilidade para a Administração.

8.ª — **Estacionamento das jaulas.** — É permitido o estacionamento das jaulas vazias nas estações de partida e de destino, durante o prazo máximo de 10 dias em cada uma, sem pagamento de direitos de armazenagem, não se obrigando a Administração, contudo, a deposita-las em recinto fechado ou coberto e não tomando responsabilidade pela sua guarda ou conservação.

9.ª — **Transportes não previstos nesta Tarifa.** — Para o transporte de animais em condições não previstas na presente Tarifa, reserva-se a Administração a faculdade de tratar por ajuste especial.

A presente aula e substitue a Tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Fevereiro de 1904.

Porto, 18 de Maio de 1914.

Pelo Engenheiro Director

Ernesto E. Alves de Souza Júnior.

Engenheiro Sub-Director

Expediente T. 580.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA DE DESPEZAS ACESSÓRIAS

(Aprovada por despacho Ministerial de 1 de Maio de 1914)

EM VIGOR DESDE 15 DE JULHO DE 1914

CAPITULO I

Registo e guia — Aviso de chegada e impostos de selo e assistência pública

Artigo 1.º — Registo e guia

Em cada expedição, seja de que natureza fôr, cobrar-se há Escudos 0\$02

Artigo 2.º — Avisos de chegada

Salvo renúncia do remetente na nota de expedição, a Administração avisará os consignatários de quaisquer remessas de pequena velocidade, da chegada destas à estação de destino, cobrando pelo aviso — 0\$02.

Pelo que respeita à grande velocidade (excepto bagagens), serão gratuitamente estabelecidos *Avisos de chegada* para todas as expedições procedentes do estrangeiro e para as de procedência nacional que não tenham sido retiradas nas 24 horas seguintes à sua chegada a destino.

Em qualquer dos casos, quando o aviso fôr feito pelo telégrafo, e a pedido do expedidor ou do consignatário, cobrár-se há o custo do telegrama.

A Administração não responde pela entrega dos «Avisos de chegada» que expedir pelo correio ou pelo telégrafo, nem pelas consequências de qualquer erro ou «omissão» nos nomes ou moradas dos destinatários, salvo se esses erros ou omissões fôrem feitos pelos seus empregados quando transcreverem os dizeres das notas de expedição ou o que constar da escrituração com que lhe sejam transmitidas remessas provenientes de outras linhas.

O fim principal dos «Avisos de chegada» é abreviar os prazos de entrega. O facto de não serem recebidos esses avisos pelos destinatários, não lhes dá o direito de produzirem reclamações contra a Administração, se esta decorrido o prazo legal, usar da faculdade que lhe confere o artigo 113.º da Tarifa Geral, de vender em hasta pública as expedições não retiradas.

É facultada a entrega de qualquer remessa (excepto as de reembolso) em troca do respectivo *Aviso de chegada*, quando o consignatário não possa apresentar a *Senha* correspondente.

Para que o *Aviso de chegada* possa substituir a *Senha* é indispensável que contenha a assinatura do consignatário reconhecida por notário ou por firma e carimbo de qualquer casa comercial acreditada. O *Aviso de chegada* que satisfaça a esta condição, considerar-se há como documento de prova, único, verdadeiro e autêntico de boa entrega da remessa a quem de direito.

Nos casos em que o consignatário não puder apresentar a *Senha* da remessa nem o seu *Aviso de chegada*, ser-lhe há fornecido, pela respectiva estação, um *Aviso de chegada* devidamente preenchido, de que se cobrará recibo como se fôsse entregue no próprio domicílio do consignatário e que, depois de autenticado pela forma acima estabelecida, poderá substituir a *Senha*.



4.º — Em cada guia de expedição, a preço reduzido, de um só volume de pêso não superior a 10 quilogramas :

Imposto de sêlo	0\$02
Imposto de Assistência, quando a importância do transporte exceda a 0\$10.....	0\$01

5.º — Em cada carta de porte ou documento que a substitua em expedições de qualquer natureza, não compreendida nas rubricas anteriores (1):

Imposto do sêlo	0\$06
Imposto de Assistência, quando a importância do transporte exceda a 0\$10....	0\$01

CAPITULO II

Manutenção, Guindastes e Traslôdo

Artigo 4.º — Manutenção

Pela manutenção das mercadorias abaixo designadas cobrar-se hão os seguintes direitos:

§ 1.º — Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze-niquel, animais pequenos taxados a pêso veículos e quaisquer mercadorias não especificadas nos demais parágrafos dêste artigo:

Carga, descarga, evoluções e manobras à partida e à chegada por, 1.000 kg.^{mas}. 0\$40
Esta taxa decompõe-se como segue:

1.º Carga à partida	0\$10
2.º Evoluções e manobras à partida	0\$10
3.º Evoluções e manobras à chegada	0\$10
4.º Descarga à chegada	0\$10
<i>Total</i>	0\$40

Não pagam direitos de manutenção:

a) As bagagens transportadas gratuitamente. Aquelas cujo pêso exceda o limite do transporte gratuito ficam sujeitas ao pagamento dos direitos de manutenção sôbre o pêso excedente.

b) As remessas de dinheiro (excepto as de cobre ou bronze-niquel) e as de valores ou objectos de arte taxadas *Ad Valorem*.

c) Os cães, quando despachados em presença de bilhetes de passageiros.

Condições particulares dêste parágrafo:

1.ª — Estas taxas serão applicadas ao pêso sôbre que incide a taxa do transporte.

2.ª — É concedida aos expedidores e consignatários, respectivamente, a faculdade de fazerem de sua conta e risco e com gente sua as operações de carga e descarga dos *Vagões Completos*, não cobrando a Administração os direitos que lhe corresponderiam pela operação ou operações que não realizar. Salvo disposição particular das tarifas, a Administração não desiste, porém, de receber integralmente os direitos de evoluções e manobras.

Para aproveitar desta concessão, deverão os remetentes declarar bem explicitamente nas respectivas notas de expedição, por quem devem ser feitas tanto a carga como a descarga dos vagões completos (ou considerados como tal) ficando entendido que a ausencia de declaração significa que a operação ou operações ficam a cargo do Caminho de Ferro, que, neste caso, não fará dedução dos respectivos direitos.

Deixa de ter efeito esta concessão se o mínimo de carregamento de cada vagão não puder ser atingido em virtude da fórmula desusada ou feição peculiar dos volumes, ou em consequência da sua má arrumação nos vagões pelo pessoal dos expedidores, excepto se estes quizerem pagar o preço correspondente ao dito mínimo.

3.ª — Incumbe aos expedidores ou consignatários efectuar com gente sua e por sua conta e risco a carga e a descarga dos vagões em que sejam transportadas massas indivizíveis de 3.000 quilogramas ou de maior pêso, não cobrando a Administração os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Administração poderá prestar-se, todavia, a tomar a seu cargo estas operações.

4.ª — A capacidade dos vagões, pode ser utilizada por completo, contanto que o pêso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada veículo, o volume não ultrapasse as dimensões do *Gabarit*; e as condições do carregamento não comprometam a segurança de transporte.

5.ª — Havendo renúncia do expedidor ao *Aviso de chegada* serão pagos, em todos os casos, os direiros de carga e descarga.

(1) Este imposto é applicável às requisições de rótulos para devolução de táras ou encerados, embora essas devoluções se não façam em expedições regularmente organizadas.

6.^a— Quando restar espaço num vagão considerado *completo* e esse espaço fôr aproveitado para outra carga, as vantagens da *concessão* estabelecida na condição 2.^a só aproveitarão à primeira parte do carregamento.

N. B.— Os donos dos veículos ou embarcações, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga e descarga dos vagões em que se fizer o transporte. Se a Administração julgar necessário, para segurança ou conveniência do transporte, que as rodas sejam separadas dos veículos, os expedidores não poderão recusar-se a fazer ou mandar fazer esta operação.

§ 2.^o — **Material circulante para Caminhos de Ferro transitando sobre as próprias rodas:**

Evoluções e manobras à partida e à chegada:

Cada eixo montado 0\$20

Este material será entregue pelos expedidores na estação de partida, e recebido pelos consignatários na de chegada, sobre os carris do Caminho de Ferro, ficando, por esse facto, isento das taxas correspondentes à carga e descarga.

§ 3.^o — **Animais** (excepto os indicados no § 1.^o)

Bois, vacas, cavalos, pôtros, garranos, muares ou jumentos, animais ferozes e outros não designados nesta tarifa, por cabeça	0\$10
Vitelos ou porcos, por cabeça.....	0\$08
Carneiros, ovelhas, chibos, cabras, cabritos, cordeiros ou leitões, por cabeça.....	0\$02
Por piso, de qualquer dos animais aqui designados expresamente, excepto os animais ferozes, seja qual fôr a sua quantidade ou especie	0\$70
Por piso, dos animais ferozes ou dos não designados	0\$35

N. B.— Os donos, seus criados ou agentes, são obrigados a coadjuvar a carga ou descarga dos vagões em que se fizer o transporte dos animais aqui designados. Tratando-se de animais ferozes e de quaisquer outros não designados, estas operações serão feitas exclusivamente por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários; mas se, eventualmente a Administração tiver que realizar com pessoal seu alguma destas operações cobrará, o triplo das taxas acima fixadas.

§ 4.^o — **Transportes fúnebres:**

Por cada caixão, caixa ou urna..... 0\$36

Condições applicáveis a todos os parágrafos dêste artigo:

1.^o — Havendo reexpedição, e ainda quando a taxa de transporte tenha por limite mínimo a importância que correspondesse à expedição directa, os direitos fixados neste artigo serão applicados aos dois envios, considerados independentemente.

2.^a — Para a applicação das taxas fixadas neste artigo, as estações de transmissão são consideradas como estações de partida ou de chegada, segundo o caso, sendo, portanto, as despesas de manutenção em cada transmissão as mesmas que em outra qualquer estação.

Nas estações de transmissão não têm applicação a concessão de que trata a segunda das condições particulares do § 1.^o dêste artigo.

Artigo 5.^o — Guindastes — Serviço das estações

Quando para qualquer das operações de carga ou descarga fôr utilizado algum guindaste existente nas estações, serão applicadas, pelo uso dos ditos aparelhos, as seguintes taxas:

§ 1.^o — Mercadorias de toda a especie, em grande e pequena velocidade, por tonelada 0\$10

Esta taxa será sempre cobrada:

1.^o — Quando não cobrando a Administração as taxas de carga ou descarga por serem estas operações feitas respectivamente pelo expedidor ou consignatário, estes fizerem uso de guindaste;

2.^o — Quando o expedidor ou consignatário utilizar o guindaste para passar os volumes dos carros ou carroças para os cais das estações ou para o vagão e vice-versa, quer as operações de carga e descarga sejam feitas por sua conta, quer sejam feitas pela Administração.

Não se fará cobrança pelo uso do guindaste, quando pela Administração forem cobradas as taxas do § 1.^o do artigo 4.^o, sendo as mercadorias apresentadas ou retiradas dos cais da estação pelos expedidores ou consignatários.

§ 2.º — Volumes de pêso indivisível superior a 1.000 quilogramas:

Volumes de pêso indivisível até 1.500 quilos.....	805	} por fracção indivisível de 100 quilos.
Idem de 1.501 a 3.000 quilos.....	850	
Idem de 3.001 a 5.000 ".....	1500	} por tonelada indivisível.
Idem de 5.001 a 10.000 ".....	1850	
Idem de 10.001 quilos e mais.....	2800	

Esta tabela não terá aplicação quando por insuficiência dos guindastos do serviço próprio das estações, heuver, de empregar-se a pedido dos expedidores ou consignatários, qualquer aparelho especial das oficinas ou depósitos da Administração. Neste caso, o preço será estabelecido, segundo as circunstâncias, por ajuste prévio.

As taxas deste parágrafo serão sempre cobradas, quer as operações de carga e descarga sejam feitas pelos expedidores ou consignatários, quer sejam feitas pela Administração, não tendo aplicação neste caso, as taxas de carga ou descarga do § 1.º do artigo 4.º

A Administração, declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes devidos a avarias nos aparelhos ou culpa do pessoal dos expedidores ou consignatários.

Serviço Fluvial na estação de Alfândega

Pelo uso dos guindastes empregados no serviço fluvial da estação da Alfândega cobrar-se hão os preços constantes da seguinte tabela:

Natureza das mercadorias	Preços	
	Por volume	Por tonelada
Mercadorias de todas as classes, não designadas nesta tabela.....	—\$—	0\$10
Barris cheios ou vazios.....	0\$01	—\$—
Cascos ou pipas.....	cheios.....	0\$05
	vazios.....	0\$03
Maquinismos, carris, vigas e barras de ferro e madeira em vigas ou pranchas.....	quando ocupem um vagão.....	—\$—
	quando tenham de utilizar dois vagões.....	—\$—
Pinheiros em tóros.....	—\$—	0\$20
		0\$40
		0\$12
Volumes ou massas de pêso indivisível superior a 1.000 quilogramas	Por fracção de 100 quilogramas	
Até 1.000 quilogramas.....	0\$05	
Sendo o pêso superior a 1.000 quilogramas, não excedendo 3.000 quilogramas.	0\$10	

1.º — No caso das mercadorias não serem carregadas ou descarregadas directamente dos vagões para os barcos ou vice versa, serão os preços acima indicados aumentados de 50 por cento.

2.º — Esta tabela não terá aplicação, quando, por insuficiência dos guindastes, fôr necessário empregar quaisquer aparelhos especiais das oficinas ou depósitos da Administração.

Neste caso, o preço será estabelecido segundo as circunstâncias, por ajuste prévio.

3.º — A Administração declina toda e qualquer responsabilidade pelos accidentes devidos a avarias dos aparelhos ou culpa de pessoal dos expedidores e consignatários.

Artigo 6.º — Trásbordo

Sempre que as linhas de via reduzida recebam das de via larga ou lhes entreguem qualquer expedição, cobrar-se há pelo trásbordo, além dos direitos de serviço braçal fixados no artigo 4.º, o seguinte:

1.º — Bagagens, recovagens, cobre ou bronze amoedados, mercadorias de toda a especie e animais taxados a pêso, por 1 000 quilogramas..... 0\$10

N. B. — Taxa por fracção indivizível de 10. quilogramas.

Veículos ou embarcações, por unidade.....	0\$05
3.º — Cavalos, bois, vacas, muares e jumentes, por cabeça.....	0\$02
4.º — Vitelas ou porcos, por cabeça.....	0\$01
5.º — Carneiros, cabras, etc, por cabeça.....	0\$005
6.º — Animais por vagão completo, excepto os indicados no n.º 10, por vagão...	0\$10
7.º — Transportes fúnebres, por caixão, caixa ou urna.....	0\$05
8.º — Dinheiro e valores, por fracção indivisível de 100\$00.....	0\$01
9.º — Cães, taxados por cabeça, cada um.....	0\$01
10.º — Animais ferozes ou outros não indicados nos números antecedentes, por cabeça	0\$02

CAPITULO III

Armazenagens

Artigo 7.º

Todas e quaisquer expedições de grande velocidade, excepto bagagens, que não forem retiradas da estação do destino 24 horas depois da chegada regulamentar (excepto quando se dê atrazo por culpa da Administração) e todas aquelas que permanecerem na estação de partida mais de 24 horas antes de cumpridas pelo remetente as formalidades de expedição;

As bagagens registadas que permanecerem em depósito mais de uma hora antes da partida do comboio ou depois da sua chegada;

Todas e quaisquer expedições de pequena velocidade, que não forem retiradas da estação de destino 48 horas depois da expedição do «aviso de chegada» dirigido pela Administração ao destinatário, ou havendo renúncia do «aviso» por parte do remetente, 48 horas depois da data da chegada constante da senha do transporte (excepto quando se dê atrazo por culpa da Administração) bem como as expedições, também de pequena velocidade, que permanecerem na estação de partida mais de 48 horas antes de cumpridas, pelo remetente, as formalidades de expedição, pagarão:

§ 1.º — **Bagagens, recovagens, dinheiro em cobre ou bronze-niquel, animais pequenos taxados a pêso, e mercadorias de toda a especie expedidas em grande velocidade:**

Por fracção indivisível de 50 quilogramas e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância.....	0\$01
Mínimo de cobrança { por cada bagagem.....	0\$02
{ por cada uma das demais expedições a que se refere este parágrafo.....	0\$05

O depósito das bagagens é comprovado: antes da partida, pela entrega de uma senha especial ao passageiro; depois da chegada, pela conservação da senha da bagagem (documento do transporte) em poder do passageiro.

§ 2.º — **Depósito e arrecadação de objectos portáteis nas estações:**

Todas as estações desta Administração tomarão a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda de objectos portáteis mediante o pagamento da taxa de 0\$01 por objecto e por períodos indivisíveis de um dia, contados da hora 0 à hora 0, com o mínimo de cobrança de 0\$02.

O depósito limita-se a encomendas e volumes de mão em de uso próprio. Não aproveita às bagagens registadas ou a registrar, nem a quaisquer outros volumes despachados ou a despachar para transporte em caminho de ferro.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existência dos volumes em poder da Administração, mediante as quais reclamarão a entrega destes quando queiram retirar-os, satisfazendo previamente as taxas em débito. As entregas só serão feitas à vista das referidas senhas.

§ 3.º — **Mercadorias de toda a especie expedidas em pequena velocidade, excepto as designadas nos parágrafos seguintes dê te artigo:**

Por fracção indivisível de 100 quilogramas e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância:

Durante os primeiros 5 períodos, por cada período.....	0\$002
Durante os seguintes 5 períodos, por cada período..	0\$004
Cada período a mais.....	0\$01
Mínimo de cobrança.....	0\$05

§ 4.º — **Veículos (1) ou embarcações:**

Pelo primeiro período de 24 horas depois do prazo de tolerância, e por cada um..	0\$20
Por fracção indivisível de 24 horas a mais.....	0\$50

(1) Ficam subordinados às taxas do § 3.º os velocípedes com ou sem motor mecânico; os carros de mão e vagonetes; os camions ou capitonnés (carros de mudança) sem motor mecânico, carregados com a obília; quaisquer veículos que não pezem mais de 200 quilogramas, nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos.

§ 5.º — **Material circulante para caminhos de ferro circulando sôbre as próprias rodas :**

Por eixo montado e fracção indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância. 0\$50

§ 6.º — **Dinheiro (excepto cobre ou bronze-niquel) valores e objectos de arte :**

Por fracção indivisível de 100\$00 declarados e por período também indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância..... 0\$02

Mínimo de cobrança 0\$10

§ 7.º — **Transportes fúnebres :**

Por caixão, caixa ou urna e por período indivisível de 24 horas depois do prazo de tolerância..... 1\$00

CAPITULO IV

Estacionamento de vagões

Artigo 8.º

Os direitos de estacionamento a cobrar nos casos previstos neste artigo são os seguintes:

Por vagão e pelo primeiro período indivisível de 24 horas de demora.....	1\$00
Por vagão e período indivisível de 24 horas de demora passadas as primeiras 24 horas.....	2\$00
Na estação da Alfândega a taxa de estacionamento, passadas as primeiras 24 horas, será de.....	3\$00

Os vagões requisitados para transporte nos termos do artigo 9.º; os *vagões completos*, cuja carga ou descarga incumba, respectivamente, aos expedidores ou aos consignatários, ou por eles deva ser coadjuvada, poderão ser retidos gratuitamente nas estações de partida ou de chegada, segundo os casos, durante os seguintes prazos máximos:

1.º — **De 1 de Abril até 30 de Setembro :**

a) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário às 11^h e 30' ou antes desta hora, até às 18^h e 30' do mesmo dia.

b) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 11^h e 30' até às 12^h e 30' do dia seguinte.

2.º — **De 1 de Outubro até 31 de Março :**

a) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário até às 9^h e 30' ou antes desta hora, até às 17^h e 30' do mesmo dia.

b) Sendo o vagão posto à disposição do requisitante, do expedidor ou do consignatário, depois das 9^h e 30', até às 12^h e 30' do dia seguinte.

Excepção:

Começando os prazos a correr num domingo ou dia oficialmente decretado como feriado, terminarão no primeiro dia útil que se seguir às 12^h e 30'.

São devidos os direitos de estacionamento :

1.º — Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 9.º, não estiver carregado e pronto a seguir por motivo estranho à Administração, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

2.º — Quando, incumbindo a carga ao expedidor, ou devendo êle coadjuvá-la, qualquer vagão não estiver carregado e pronto a seguir, por motivo estranho à Administração, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

3.º — Quando, incumbindo a descarga ao consignatário, ou devendo êle coadjuvá-la, esta, por motivo estranho à Administração, não estiver concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte, dentro dos prazos marcados no presente artigo.

4.º — Quando qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, fôr retido na fronteira, para o efeito do despacho, mais de 12 horas, excluídas aquelas em que a Alfândega não fizer serviço.

Este prazo conta-se a partir do momento em que o vagão fôr posto à disposição do encarregado do despacho.
 5.º — Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência da tara, impedimento da Alfândega ou das auctoridades, estranho à Administração, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, sofrer detenção especial não prevista nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º antecedentes (1).

A Administração reserva-se o direito de mandar proceder, quando lhe convier, à carga ou descarga dos vagões, respectivamente, nas estações de procedência ou destino, cobrando os direitos vencidos de estacionamento e armazenagem e as taxas de carga ou descarga, excepto se estas operações forem feitas nos seguintes prazos:

- a) De 1 de Novembro a 30 Junho: nos prazos acima indicados para o estacionamento gratuito dos vagões.
 b) De 1 de Julho a 31 de Outubro: duas horas depois do vagão ter sido posto à disposição do expedidor ou quatro horas depois do vagão ter sido posto à disposição do consignatário.

§ único. — Exceptua-se a estação de Campanhã, p. v., em que as taxas de carga ou descarga serão sempre cobradas, quando effectuadas pela Administração.

CAPITULO V

Disposições diversas

Artigo 9.º — Requisição de vagões

Poderão ser requisitados em qualquer estação e com antecedência não inferior a 24 horas, vagões para transporte. As requisições serão feitas por escrito na estação de procedência, fazendo, no acto, o requisitante o depósito de garantia de 1\$00 por vagão, que lhe será restituído depois de realisada a expedição.

Se a expedição não se realisar, por motivo alheio à Administração reverterá, para ela, por completo, a importância depositada, ficando nula a requisição.

§ 1.º — A Administração não é obrigada a satisfazer requisições de vagões de lotação superior a dez toneladas de carga normal, de vagões de mais de um piso ou de tipo especial, adequados a determinado género de transporte. Fã-lo há, tão sómente, quando as circunstâncias lho permitirem, prontificando-se, todavia, a fornecer material ordinário em vez de material especial requisitado.

§ 2.º — Para os efeitos da «concessão» (condição 2.ª) do artigo 4.º da presente tarifa, quando a Administração satisfizer qualquer requisição de vagões com carga normal superior a dez toneladas, o mínimo de carregamento estipulado na «Classificação Geral», ou das tarifas especiais applicáveis, será elevado em tantas fracções de décimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo, excedentes a dez, salvo se o citado material especial tiver sido posto à disposição do requisitante, por iniciativa e conveniência da Administração, porque então não terá applicação o que aqui fica estipulado.

Artigo 10.º — Encerados

Para o transporte de mercadorias cujo resguardo não é obrigatório para a Administração, e especialmente a cal, adubos, sal, carvão vegetal e palha, é facultado aos expedidores de remessas de «vagão completo», ou pagando como tal, resguardá-las com encerados seus ou alugados.

§ 1.º — Encerados alugados pela Administração:

Pelo aluguer de encerados cobrar-se hão as seguintes taxas:

a) Na estação de procedência, antes da expedição:

Por êncerado, e fracção indivisível de 24 horas..... 0\$50

b) Durante o trajecto:

Por encerado e quilómetro..... 0\$002
 Mínimo de cobrança, por encerado..... 0\$30

(1) Quando o impedimento da Alfândega provier da execução das operações de despacho, o prazo de estacionamento começará a correr seis horas depois de ser posta a remessa à disposição do consignatário. Nos demais casos atendidos neste número, o prazo correrá desde que se torne efectiva a detenção do vagão; e o encargo dos respectivos direitos incidirá sobre a remessa que der causa ao estacionamento.

c) Na estação de destino:

Cobrindo as remessas sobre vagão, por cada fracção indivisível de 24 horas, exceptuando as primeiras 48 horas (grátis)..... 0\$50

Cobrindo as remessas descarregadas:

Se a descarga tiver sido feita pela Administração, a cobrança só se fará depois de decorridos os prazos gratuitos do estacionamento dos vagões, findo o qual se cobrará por encerado e fracção indivisível de 24 horas 0\$50

Se a descarga tiver sido feita pelo consignatário, cobrar se há, por encerado e por fracção indivisível de 24 horas, contadas desde a hora da descarga.... 0\$50

Os encerados devem ser requisitados com 24 horas de antecedência, não sendo, comtudo, o seu aluguer obrigatório.

As requisições serão feitas por escrito no modelo que as estações terão à disposição do público.

Os expedidores que desejem que as suas remessas sejam cobertas durante a permanência no cais da estação do destino, devem fazer essa declaração na nota de expedição. Identicamente os consignatários das remessas que desejem que as mesmas continuem ou sejam cobertas durante a sua permanência na estação de destino, deverão fazer a respectiva requisição ao chefe da estação.

Em qualquer dos casos, os encerados considerar-se hão como devolvidos à Administração logo que sejam retiradas as respectivas remessas, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

§ 2.º — Encerados pertencentes aos expedidores:

O transporte e o estacionamento dos encerados pertencentes aos expedidores, serão gratuitos enquanto forem utilizados para resguardar as remessas.

Devolução dos encerados:

Quando a devolução dos encerados à estação de procedência, fôr pedida nas notas de expedição, a Administração fará essa devolução, em pequena velocidade, em seguida à retirada das mercadorias, sem necessidade de mais formalidade alguma, cobrando pelo transporte de retorno, no acto da entrega ao expedidor 0\$02, por cada encerado e o que corresponder por impostos e aviso de chegada.

A retirada dos encerados devolvidos deverá efectuar-se dentro dos prazos regulamentares para a retirada das remessas de pequena velocidade. Se os encerados não forem retirados dentro daqueles prazos ficarão sujeitos ao pagamento dos direitos de armazenagem, nas condições do artigo 8.º da presente tarifa.

A devolução dos encerados nestas condições é feita sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

Quando os expedidores de remessas resguardadas com encerados seus não pedirem a devolução d'estes, nas respectivas notas de expedição, a Administração considerará os encerados como fazendo parte das remessas, e entregá-los há aos consignatários, declinando toda a responsabilidade pelo destino que lhes fôr dado.

No caso previsto no período anterior, a Administração só se encarregará da devolução dos encerados à procedência, taxando-os pelas tarifas applicáveis.

Artigo 11.º — Repesagens

A Administração repesará as remessas à chegada, quando o entenda conveniente ou quando os consignatários o exigirem.

A despesa de repesagem ficará a cargo da Administração quando a operação fôr feita por sua iniciativa ou quando dela resultar pêsso a mais ou a menos do registado, tidas em conta as quebras naturais. Mas se, consideradas as quebras naturais, o pêsso conferir com o que houver sido registado à partida, o consignatário que tiver exigido o repêsso pagará:

Por fracção indivisível de 100 quilogramas..... 0\$05

Por vagão completo..... 0\$60

Condições:

1.ª—Quando na estação de destino houver repesagem a pedido do consignatário, o prazo concedido para a descarga dos vagões por sua conta (artigo 8.º desta tarifa) será suspenso desde que se fizer o pedido até que termine a operação.

2.ª—Quando houver repesagem na estação de destino, seja qual fôr o resultado da operação, e quer ela seja feita a pedido do consignatário, quer por conveniência da Administração, as bases das taxas ajustadas previamente, ao realisar-se o despacho, não serão nunca alteradas, na ocasião da entrega da remessa repesada.

3.ª—Sendo pedida a repesagem de remessas expedidas por **vagão completo** em estação que não tenha báscula, o repêsso far-se há parcialmente, cobrando-se os direitos de 0\$05 por fracção indivisível de 100 quilogramas, se o pêsso conferir.

Quando se tratar de mercadorias a granel, ou que, pelo seu volume ou pêsso indivisível, exijam para a sua manipulação aparelhos especiais, cobrar-se há, conferindo o pêsso, além dos direitos a que se refere esta condição, uma taxa suplementar de 0\$20 por tonelada indivisível de mercadoria a granel, ou a taxa do artigo 5.º da presente tarifa, se houver que empregar guindaste.

Artigo 12.º — Desinfectação dos vagões que tenham servido ao transporte de gado

Quando os vagões que tenham servido ao transporte de gado, precisem ser desinfectados, em virtude do disposto no CAPITULO XXXIII do «Regulamento dos serviços de Sanidade Pecuária», esta Administração encarregar-se há de proceder à sua desinfectação de harmonia com o estipulado no artigo 151.º do referido Regulamento, mediante a cobrança aos expedidores, ou aos consignatários, conforme o transporte seja pago à partida ou á chegada, das seguintes taxas:

Cavalos, pôtros e garranos	Por cabeça	0\$08
Bois, vacas, muares ou jumentos.....	» »	0\$06
Vitelos ou vitelas.....	» »	0\$03
Porcos.....	» »	0\$03
Carneiros, ovelhas, chibos ou cabras.....	» »	0\$01
Cordeiros, cabritos ou leitões.....	» »	0\$01

Por vagão completo de gado de qualquer das especies acima:

Vagão de um só piso.....	0\$36
Vagão de dois pisos.....	0\$54
Vagão de três pisos.....	0\$72

As taxas acima indicadas não poderão aplicar-se mais do que uma vez a cada remessa, seja qual fôr o número de linhas por que elas transitarem, salvo no caso de traspôrdo.

Estas taxas são também applicáveis aos casos em que o gado seja transportado em gaiolas ou grades.

A presente tarifa anula e substitue, para todos os efeitos, a tarifa de Despesas Acessorias aprovada por Despacho Ministerial de 25 de Novembro de 1903, bem como todas as suas ampliações, ou modificações, tendo-se em vista o disposto na seguinte

DISPOSIÇÃO TRANSITÓRIA

Pelas remessas transportadas ao abrigo de tarifas especiais combinadas, cobram-se as despesas accessorias que nas mesmas estejam expressamente indicadas, regulando-se pela presente tarifa a cobrança de todas as ditas despesas accessorias que naquelas não estejam expressamente previstas.

Porto, 20 de Abril de 1914.

O Engenheiro-Director
F. de Figueiredo e Silva