

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE
NOS
DIAS 1 E 16
DE
CADA MEZ

Redacção: RUA da HORTA SECA, 13, 1.ª Tel. Cent.-27 End. teleg: CAMIFERRO

24.º do 30.º anno

LISBOA, 16 de Dezembro de 1917

Numero 720

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Minho e Douro. — Tarifa especial n.º 14 (P. V.): Transporte de vinho em vagões-cubas. — Aviso ao Publico: Annullação da tarifa especial E. P. n.º 3 (P. V.). — Aviso ao Publico: Annullação da tarifa especial P. H. n.º 5 (P. V.). Aviso ao Publico: Annullação da tarifa especial P. H. n.º 6 (P. V.).

SUMMARY

Organização de serviços, por J. Fernando de Sousa..... 371
A frenagem nas linhas ferreas..... 372
Parte Official — Ministerio do Commercio — A partição dos Caminhos de Ferro — Decreto n.º 3.654..... 373
O serviço dos correios..... 372

As janelas dos carros electricos..... 374
O novo material de passageiros do Norte de Hespanha, e de Madrid-Zaragoza-Alicante..... 375
Carlos Mahony..... 375
A resistencia das curvas n'um caminho de ferro electrico..... 375
O emprego de ar quente nas locomotivas..... 376
Viagens e transportes..... 376
Hotéis nas provincias..... 377
Ensino profissional de ferro-viarios..... 378
Transporte de locomotivas..... 378
Documentos para a Historia (Continuação)..... 379
Parte financeira:
Carteira..... 380
Boletim commercial e financeiro..... 380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras..... 381
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... 381
Resolução justa..... 382
Linhas ferreas colonias..... 382
Linhas Portuguezas..... 382
Linhas estrangeiras..... 382
Horario dos comboios..... 382

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

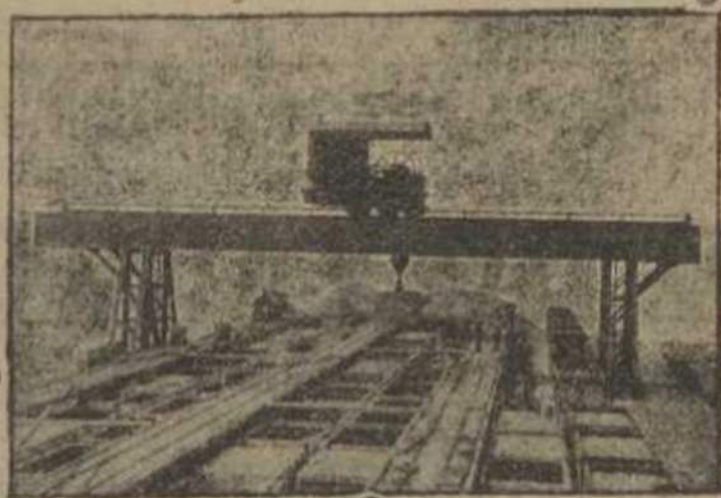
Travessa dos Remolares, 23, 1.ª

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construcções metallicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material electrico**, installações com, pilas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as applicações. — **Ascensores** e monta-cargas hydraulicos e electricos de *Edoux & C.* — **Cimento «Candiot»**, deposito em Lisboa. — **Machinas-ferramentas**. — **Metaes** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construcções. — **Rails d'aço**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescencia**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, (typo Gullath)

GUINDASTES

PARA

Caminhos de Ferro, Docas, Portos e Fabricas

assim como

Tampões Hydraulicos de Parada

E OUTRAS

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

Giradores, Baldeadores, Tanques, Bombas, Guindastes Hydraulicos, Cabrestantes e Cabreas

Tambem unicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 ja installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: «Ransomes & Rapier, London»
e Cablegrammas: «Sluice London»



Apparellhos hydraulicos de parada, de curso de 7 pés fornecido ao Caminho de Ferro Paris-Orleans



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, proprias a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.^o

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

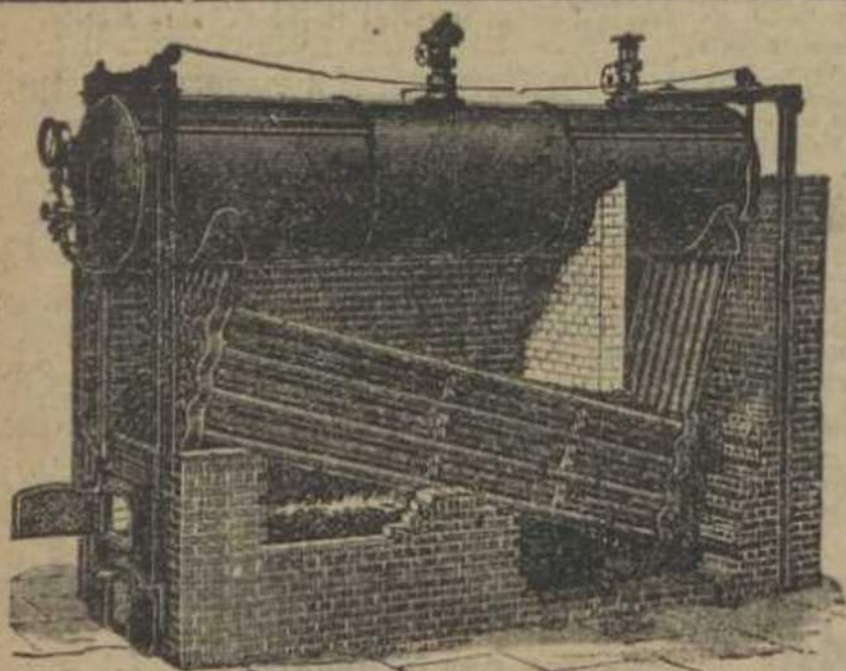
41, L. da Annunciada, 16 — 175-A, R. de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCRIVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMÃES E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



Caldeira «Babcock & Wilcox» type terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construidas inteiramente d'aço. — Perfeita circulação da agua. — Inexplosiveis. — Economicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Tambem se constroem: Superaquecedores de vapor. — Grelhas automaticas. — Aquecedores d'agua d'alimentação. — Purificadores d'agua. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes electricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrammas: «BABCOCK» — LISBOA

SEGUROS

Effectuam-se sobre a vida, incendio, explosão de gaz, de machinas, raio, rendas em caso de incendio, maritimos, postaes e transportes de qualquer natureza.

LIMA MAYER & C.^a — Rua da Prata, 59 — LISBOA

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; Internacional de Londres, 1883; Universal de Paris, 1889. — GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. — FORA DE CONCURSO. Membro do Jury: Internacional de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Hespanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

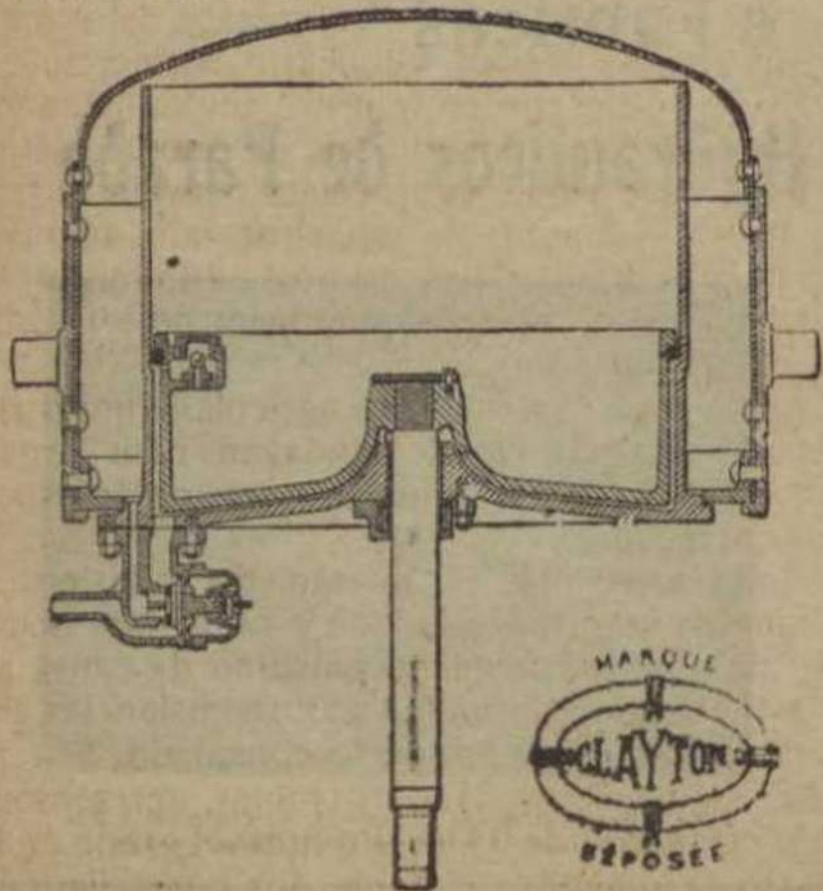
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que tem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto á Póvoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Trabalho
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos
Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração
de 3 de julho de 1912)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RAUL ESTEVES Capitão de Engenharia

REDACTORES: Principal, J. FERNANDO DE SOUSA, Engenheiro
M. ANDRADE GOMES ALBERTO BESSA — CARLOS GONÇALVES

24.º do 30.º anno LISBOA, 16 de Dezembro de 1917 Numero 720

Organisação de serviços

Não é indifferente ao progresso da nossa viação accelerada — quer se trate de construir novas linhas, quer de melhorar a exploração das existentes — a forma por que estão organizados os serviços publicos que n'ellas temem que intervir.

A criação do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, por Fontes, em 28 de Agosto de 1852, foi determinada pelo proposito de dar vivo impulso ao fomento do paiz e especialmente á viação accelerada. Já se levára a effeito, em 1844, a primeira tentativa de desenvolvimento das Obras Publicas pela criação da Companhia de Obras Publicas de Portugal, com a qual foi contratada, em 1845, a construcção da linha ferrea de Lisboa á fronteira e de varias estradas. As perturbações politicas, que sobrevieram n'esse periodo tão agitado da vida nacional, fizeram malograr o consideravel esforço empenhado pela Companhia para realizar o seu programma.

Até 1852 os assumptos de obras publicas corriam pela pasta do reino.

O primeiro diploma relativo a caminhos de ferro e emanado do novo Ministerio das Obras Publicas, foi a portaria de 9 de novembro de 1852, prescrevendo as regras que deviam ser observadas na escolha da directriz do caminho de ferro do norte.

Obras Publicas, Commercio e Industria, esta triple denominação traduzia as preocupações da epocha, reveladas nos seguintes periodos do relatorio justificativo da criação do novo Ministerio:

«A necessidade instantanea de subdividir o Ministerio do Reino é pois, auctorizada pela experiencia de outros povos, reclamada pela natureza dos factos e proclamada pela opinião geral.

A producção e o consumo, com a relação que liga estes dois termos, traduzida em meios de transporte, resume em si todo o lavor economico das sociedades.

Os ramos da administração publica que mais conexão temem entre si e com os elementos d'este viver positivo, são aquelles que devem grupar-se á parte para melhor actuarem sobre elles, excitando e promovendo a sua avisada e proveitosa actividade.»

Os melhoramentos materiaes e sobretudo o incremento das vias de comunicação, eram o objectivo dominante. Sob a denominação de *industria* englobava-se a agricultura.

Só em 1886 se creou uma Direcção Geral de Agricultura. Foi Emygdio Navarro que operou então uma profunda reforma do Ministerio, dividindo os seus serviços por quatro direcções geraes: Obras Publicas e Minas, Agricultura, Commercio e Industria, e Correios, Telegraphos e Phares. Além d'isso continuaria a existir a Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos.

Foi n'essa reorganisação creada a Repartição de Caminhos de Ferro, dependente da Direcção Geral de Obras Publicas e dividida em tres secções. A primeira incumbiam os assumptos relativos a estudo, construcção e concessão de vias ferreas; á segunda a fiscalisa-

ção da exploração technica e estatistica; á terceira a da exploração commercial, fiscalisação financeira das companhias e verificação de contas.

Em 1892 Pedro Victor remodelou todos os serviços do Ministerio chamando direcções de serviços ao que antes eram direcções geraes. Haveria apenas tres d'essas direcções: obras publicas, serviços telegraphopostaes e serviços agricolas. Haveria ainda as repartições de minas e industria; d'estatistica geral e de commercio, assim como a Direcção dos Trabalhos Geodesicos.

A Direcção dos Serviços de Obras Publicas comprehendia duas repartições: a de estradas, edificios publicos e obras hydraulicas e a de caminhos de ferro, dividida em duas secções, relativas uma á concessão e construcção de linhas e a outra á exploração e á fiscalisação technica e commercial.

Em 1899, os serviços do Ministerio foram profundamente remodelados por Elvino de Brito, distribuindo-se os serviços pelas direcções geraes de Obras Publicas e Minas, e Agricultura Commercio e Industria. A Repartição de Caminhos de Ferro foi suprimida.

Os serviços dos Caminhos de Ferro do Estado haviam sido confiados, pela lei de 14 de Julho de 1889, a um Conselho de Administração autonomo; as relações do Estado com as Companhias passaram a ser do dominio de uma secção da Repartição de Obras Publicas, commulativamente com os assumptos relativos a estradas.

A reorganisação de 24 de Dezembro de 1901 restabeleceu a Repartição de Caminhos de Ferro, á qual se aggregaram os assumptos relativos ao pessoal do Ministerio, ficando dividida em tres secções:

- 1.ª — fiscalisação technica, commercial e estudos;
- 2.ª — horarios e tarifas, garantias de juro e concessões;
- 3.ª — pessoal.

A Direcção Geral do Commercio ficou tendo 4 repartições: Commercio, Trabalho Industrial, Propriedade Industrial, Ensino Industrial e Commercial.

A Repartição do Trabalho dividia-se em duas secções: a primeira encarregada da inspecção industrial e da complexa fiscalisação das fabricas, e a segunda estudaria as questões operarias: salarios, grèves, assistencia, instituições de previdencia e cooperação, inqueritos e estatistica industrial.

Ficava assim constituido um instrumento de trabalho e estudo methodico das questões industriaes.

Eram demasiado vastos e complexos os dominios do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria exigindo de um só ministro multiplicidade de aptidões e conhecimentos difficeis de reunir. Além da variedade das competencias especiaes necessarias, faltava, em geral, o tempo aos ministros, falta aggravada pelos habitos centralisadores da nossa administração e pela infinidade de pretenções que temem de ser resolvidas n'aquelle ministerio.

Por outro lado, os problemas agricolas e industriaes, de crescente importancia, demandavam mais larga intervenção dos poderes publicos e um orgão especial de estudo e acção.

Preconisava-se, pois, a divisão do ministerio em dois. Foi essa reforma estudada e preparada pelo Sr. D. Luiz de Castro, devotado paladino da causa agricola, não lhe tendo consentido as circumstancias a realisação d'esse plano no seu curto consulado.

O Sr. Conselheiro Moreira Junior apresentou ás Camaras, em junho de 1910, um notavel grupo de providencias de fomento, á frente dos quaes figurava o desdobramento do ministerio.

A divisão racional estava naturalmente indicada. Ao Ministerio das Obras Publicas, Correios e Telegraphos pertenciam todos os assumptos de obras publicas e ainda os da correspondencia postal e telegraphica. Poderia pois intitular-se das *Obras Publicas e Comunicações*. A este ministerio ficavam naturalmente pertencendo os assumptos de caminhos de ferro, quer do Estado quer de companhias, sem modificação sensivel da organização de 1901.

O novo Ministerio denominava-se racionalmente da Agricultura, Commercio e Industria, e a sua criação fôra subordinada ás normas as mais economicas. Passavam para elle as duas direcções geraes de Agricultura e do Commercio e Industria. A Direcção de Hydraulica Agricola passava a ficar subordinada á Direcção Geral de Agricultura.

Uma só repartição de contabilidade seria commum aos dois ministerios, evitando-se assim augmentos de despeza.

Além d'essa providencia eram apresentadas propostas sobre a organização do credito agricola; a valorisação dos terrenos incultos e o incremento da arborisação; a cultura do arroz e subsidios á navegação para a exportação de productos agricolas; a restricção do plantio da vinha; a criação de uma escola de horticulura e pomicultura e de museus agricolas; a colonisação interna do paiz; a utilização das forças hydraulicas; o complemento da rede ferro-viaria; e a protecção aos operarios nos casos de accidentes de trabalho.

As conhecidas circumstancias de ocasião impediram o seguimento de tão notavel conjuncto de uteis providencias, que haviam sido cuidadosamente estudadas e preparadas.

Depois da mudança de regimen bem podia o Governo provisorio, com os poderes illimitados que assumiu, aproveitar esse bello estudo e decretar providencias salutaes que exerceriam benefica influencia na economia nacional. Limitou-se a mudar o nome do Ministerio, que passou a chamar-se do Fomento, continuando a abranger a mesma complexidade de serviços.

Foi só em 16 de Março de 1916 que se publicou uma lei creando o Ministerio do Trabalho, da Previdencia Social e Subsistencias. Ao mesmo Ministerio ficaram subordinadas as Administrações dos Correios e Telegraphos, dos Caminhos de Ferro do Estado e do Porto de Lisboa, assim como a Repartição de Caminhos de Ferro e a Direcção Fiscal de Caminhos de Ferro, que transitaram do Ministerio do Fomento, com aquellas Administrações, para o do Trabalho.

Com esta organização atabalhoada menosprezaram-se todos os estudos e indicações anteriores, emanadas de homens competentes e conhecedores do assumpto.

Em materia de vias de comunicação deixaram-se as estradas sem Ministerio e passaram-se para outro os caminhos de ferro. O porto de Lisboa ficava dependente do Ministerio do Trabalho; e os do Douro, Leixões e todos os outros do do Fomento.

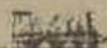
A absoluta isenção da politica, a que a *Gazeta* é inalteravelmente fiel, não nos permite investigar os motivos que determinaram tão inconsequente organização, que todos declararam defeituosa e illogica. E tanto o era, que em 5 de novembro ultimo nova organização foi promulgada. Os caminhos de ferro, correios e telegraphos, porto de Lisboa, conselho de tarifas e outros serviços voltaram para o Ministerio do Fomento, que, em compensação, cedeu ao do Trabalho a Direcção Geral da Agricultura e os Serviços de Minas e perdeu o nome de *Fomento* para se ficar chamando do Commercio, designação pouco feliz.

E depois d'estas hesitações e contradanças e da consequente perturbação dos serviços, nova reforma se annunciava já, com a consequente criação de logares.

No fim de contas desprezou-se o que era racional e ha muito fôra estudado: a divisão em Ministerio das Obras Publicas e Comunicações e Ministerio da Agricultura, Commercio e Industria.

E é uma formula em que se virá ainda a cair.

J. Fernando de Souza



A frenagem nas linhas ferreas

Denominam-se freios continuos os que podem ser utilizados para aproveitar, em todo ou em parte, o peso do comboio, com o fim de produzir a força chamada retardatriz, que determina a immediata detenção d'aquelle, em caso necessario, ou ao menos a redução da velocidade da marcha.

Estes freios distinguem-se dos demais em que a disposição dos seusapparelhos e os machanismos de travar são adequados para se poder obter o resultado acima referido, tendo presente que a força opposta pelo mesmo comboio á sua força viva, por meio dos freios, é precisamente a que é necessario destruir para que a paragem ou a redução da marcha se produza.

Conhecido isto, e sabido tambem que essa força, a que poderemos chamar destruidora, guarda relação com o coeficiente de adherencia e com o peso da parte travada, comprehender-se-ha facilmente que, para a obtenção do resultado alludido, é necessario o uso de freios especiaes, de intelligente e de apropriada disposição.

Ha tambem a considerar que a força produzida pelo arraste do comboio e a locomotiva, assim como a accellerção que hade levar a marcha estabelecida, em um momento determinado, estão sujeitas ao peso gravitando sobre as suas rodas motrizes, do qual dependem, contando com o coeficiente de adherencia já apontado, e prescindindo de outros detalhes de ordem mais secundaria para o fim de que estamos tratando.

Não esquecendo isto, forçosamente se hade tirar a consequencia de que é necessario dotar a machina dos elementos indispensaveis para por si só poder, em qualquer momento e em qualquer ponto da linha, produzir o arraste e essa accellerção, em parte ao menos, pois, não sendo assim, a locomotiva resultará impotente para, uma vez detido o comboio em um ponto difficil, recommear a marcha arrancando de novo.

O problema fica soluccionado, até certo ponto e não mais, collocando sobre as rodas motrizes um freio com sufficiente capacidade para produzir a sua frenagem; mas como ao arrancar se parte de um ponto fixo e a velocidade da marcha se obtém em plena linha, e sem que deva precisar-se uma centena de metros, enquanto que na paragem são contrários os effeitos que se produzem, não ha duvida de que a frenagem em taes condições, será deficiente pela sua falta de potencialidade, e por tanto, não corresponderá ao fim que se deseja em toda a sua amplitude, rasão pela qual se disse acima que o problema só até certo ponto ficava soluccionado.

Pode fazer-se esta affirmção por varias razões, qual d'ellas mais attendivel, sendo uma das principaes a de que, se unicamente se disposesse de taes meios de frenagem, seria necessario conhecer com exactidão, em cada caso, a velocidade do comboio no momento de comecar a accionar o freio, assim como, o mais aproximadamente possivel, a longitude disponivel e a potencia, que é variavel no coeficiente de adherencia, por depender principalmente do estado do tempo.

Claro é que este conhecimento poderia substituir-se

tomando por eventualidades, accrescentando as perdas de tempo e reduzindo a velocidade média; mas estes calculos poderiam resultar errados por não serem proporcionados aos effeitos, coisa que unicamente pode demonstrar a grande pratica.

Pode accellar-se nos arranques o emprego de pequenas accelerações; mas, nas paragens, deve dispor-se de maior potencia, porque o accrescentamento d'ella determina uma diminuição proporcional na longitude da frenagem, reduzindo com esta o tempo necessario em tal periodo da marcha de um comboio, com o que se ganha em brevidade e segurança.

Esta ultima, principalmente, tem uma importancia excepcional, pois que tende a garantir a vida dos passageiros, evitando accidentes que possam occasionar victimas e ser determinados por obstaculos oppostos á marcha do comboio, ou por outra qualquer circumstancia, perigos que podem reduzir-se notavelmente ou evitar-se em absoluto, dispondo de potencias de frenagem de grande importancia, com as quaes se pode conseguir tambem que os comboios alcancem as grandes velocidades hoje conhecidas em diversas linhas.

De tudo isto se deduz que devem concorrer em um comboio a potencia reduzida no arranque e a frenagem potente nas paragens. A isto pode oppor-se o argumento de que constitue um pezo morto, que, por tal circumstancia, não produzirá potencia ao arrancar do comboio e apresentará grande opposição a que passem a descargo, ou diminuam a velocidade adquirida ao emprender a marcha, os differentes vehiculos que o compõem.

Isto é certo; mas a concorrência de taes circumstancias permite o augmento das resistencias passivas, derivadas do seu mesmo pezo e põe freios a todas as rodas até converter a força opposta á potencia pelas resistencias passivas inevitaveis: roçamentos, resistencia do ar, etc., pela mesma persistencia de roçamento, do conjuncto ao produzir-se o arraste, sendo esta força, afinal, a que marcará o limite maximo d'essa potencia.

Se esta fosse applicada unicamente a um ponto, que é precisamente o que succede ao iniciar-se a marcha de um comboio, a rigidez e pezo usuas do material ferro-viario não seriam bastantes para lhe resistir, não reconhecendo a potencia assim disposta outros limites além da segurança dos passageiros e o incommodo excessivo que poderia causar-lhes uma frenagem mais energica; mas elles supporta-lham, sem duvida, sem o menor protesto, porque essa frenagem reduziria consideravelmente a serie de perigos de que está ameaçada toda a pessoa que viaja em caminhos de ferro.

Em contraposição á força que oppõe a locomotiva, como frenagem, tem-se juntado sempre a de parte do pezo arrastado, augmentando gradual e successivamente esta proporção até se chegar á unidade.

Ante problema tão complexo, é natural que se tenham ensaiado uma infinidade de systemas e modelos para a frenagem continua, encontrando-se na maioria d'elles vantagens e deficiencias que fazem difficil o reconhecimento da superioridade absoluta em nenhum d'elles, em relação com os demais.

Não obstante, os freios mais estimaveis pelos effeitos que produzem são os atmosphericos, de vacuo Clayton, os de ar comprimido Kuorr e Westinghouse; especialmente os d'este ultimo inventor, por haver servido de base a ultteriores aperfeiçoamentos, são créditos do reconhecimento de quantos têm de utilizar-se das linhas ferreas para se transportarem de um a outros logares, porque em muito diminuíram os perigos que ellas offerecem.

Benemeritos são, portanto, os que a taes inventos tem dedicado a sua intelligência e a sua vontade de acertar, não sendo das coisas menos justas que relembramos os seus nomes e os recomendamos á gratidão universal.

PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Repartição dos Caminhos de Ferro

Conselho de Administração

DECRETO N.º 3:654

Sob proposta do Ministro do Comércio: hei por bem decretar que seja augmentado de vinte dias o prazo a que se refere a alinea b) do decreto n.º 3:417, de 4 de Outubro ultimo, visto ter-se reconhecido na pratica a impossibilidade de cumprir as disposições da referida alinea dentro do prazo nela designado.

Pagos do Governo da República, 30 de Novembro de 1917. — Bernardino Machado — Herculano Jorge Galhardo.



O serviço dos correios

A revolução da semana passada teve, como uma das suas immediatas consequencias, a substituição por outro, do antigo Director Geral dos Correios e Telegraphos.

Nada temos com os fins politicos que determinaram esta substituição, nem seria agora occasião de aggravar um vencido.

Referimo-nos porém, visto que um novo Director Geral entrou para aquelle importante ramo de serviço publico, ao estado de desorganisação em que esse serviço se encontra e que mais e mais se tem aggravado desde que aos seus agentes foram dadas largas para se intrometterem nos negocios publicos e influirem na politica do paiz.

Ainda ha um mez aqui registamos as nossas queixas; e de então até hoje parece que; dia a dia, o serviço capricha em ser cada vez peor.

Não ha a menor confiança em que a carta que se escreve chegará amanhã ao seu destino, mesmo que este destino seja na mesma rua onde a lançamos na posta, ou a dois passos da estação do correio.

Ainda no dia 30 do proximo passado, o Sr. Henrique Bravo, engenheiro chefe da Tracção e Officinas do Minho e Douro, dirigiu-nos uma carta, que por certo deitou no correio n'esse dia. Pois só a recebemos no dia 10, n'este escriptorio, recebendo no dia 11 uma outra carta, official, da mesma procedencia, do dia 4.

Bem sabemos que os dias 5, 6 e 7 foram de revolução em Lisboa; mas nos dias 8 e 9 (domingo) com um bocado de boa vontade ter-se-hia posto em ordem todo o serviço, de fôrma a que, em 10, deixasse de haver atrasos. E a carta de 30, porque se demorou de 4 até 5 sem ser entregue aqui?

Outra: Para uma conferencia commercial importante, que se realisou em 12 ás 4 horas da tarde, esperavamos uma carta, que muito nos interessava alli fosse apresentada.

Impacientes fizemos, á ultima hora, indagar se ella não nos fôra expedida, e informaram-nos de que o fôra dois dias antes.

Com effeito, ás 6 1/2 da tarde de 12, isto é, meia hora depois de acabada a conferencia, recebemos a esperada carta de 10, lançada pelas 3 horas da tarde d'esse dia, no marco postal da rua do Commercio, junto á rua Aurea (!) e com o carimbo postal de 10 sobre a estampilha!

O telegrapho anda proporcionalmente com a mesma velocidade.

E' raro receber-se no mesmo dia resposta a qualquer telegramma, porque sempre ou o de ida ou o de volta demoram perto de um dia no caminho.

Finalmente: se se trata de telegrammas, andam tão rapidos como o correio; se é de correspondencia postal que se trata, temo-la com a velocidade de um coxo de moletas... quebradas.

As janellas dos carros electricos

Enquanto os assumptos da revolução não occupavam todos os espiritos, a santa frivolidade alfacinha entretinha-se a discutir a ordem ultimamente adoptada pela Companhia Carris, com a devida auctorização da Camara Municipal, prohibindo a abertura das janellas dos carros fechados, nos seis mezes de 15 d'Abril a 15 de Outubro.

O nosso lisboeta, acostumadinho a fazer o que entende, achou-se logo ferido nos seus sacratissimos direitos por essa medida. *Elle* que nunca chegou a comprehender o que é viagem em commum; *elle* que vae para um comboio com trez malas de mão, dois sacos, uma bilha com agua e ainda um cesto de fructa para a familia, e espalha isso tudo pelas rédes, tomando o espaço correspondente a quatro passageiros; não pode levar á paciencia que não lhe deixem abrir quantas janellas dos carros quizer, por que *elle* pagou o seu logar, e esses 30 reis que deu dão-lhe absoluto direito a todas as commodidades que *elle* entender.

Mas incommoda os outros passageiros. Quaes outros? Vae mais alguém no carro em que *elle* pagou o seu logar por 30 reis? Ah! vae? e faz-lhe mal a corrente d'ar? Pois que se apele; quem está mal é que se muda; *elle* sente-se bem: acabou de jantar, vae dar o seu passeio, precisa de ar e não quer ir em pé na plataforma.

E se não é *elle* que recalcitra com a nova e justificada ordem n'uma cidade ventosa como a nossa, é *ella*, a dama elegante, que regressa do *five-o'clock*, que quer ir á janella para ver as amigas que ficaram pela rua — justamente a ver as que passam nos carros — e ostentar deante dos seus olhares cubicosos as bellas e custosas romeiras de *opossuns* que lhes agasalham os hombros.

Nem valeu á sympathica resolução o ser importada do estrangeiro! O que vale que lá por fóra, em terras onde ha mais baixas temperaturas, mas onde não ha ventanias, seja prohibido no inverno (e até no verão, sempre que se possa estabelecer a corrente de ar no carro) abrir as janellas dos tremvias?

Porque a verdade é esta: — em parte alguma, que o saibamos, se consente, no inverno, que as janellas dos electricos andem abertas.

Quem quer ir ao ar tem para isso as plataformas e tem os carros abertos, nos paizes onde se uzam no inverno.

Os *Auto-bus* de Paris, tinham ainda mais conforto; nos dias frios uma corrente electrica aquecia umas placas de ferro sob os pés dos passageiros. Janellas aparafuzadas.

Era o que devia fazer-se aqui, e se não o fizerem não crêmos que n'um paiz de indisciplina e incorrecção como o nosso, a nova disposição vá ávante.

Mesmo no verão, em Paris, quando faz calor, e n'um carro são abertas as janellas d'um lado, se alguém abre, uma só que seja, do lado contrario, logo os passageiros reclamam — *pardon, monsieur, il faut fermer à cause du courant d'air*.

No Porto mesmo, nem a porta posterior anda aberta em dias de frio.

Em Lisboa todos são encalmados! Vae um carro confortavelmente fechado, e hygienicamente ventilado com as bandeiras superiores abertas.

Entra um sujeito para um dos primeiros bancos, abre a janella, e estabelecendo uma corrente d'ar entre esta e a porta fornece gripes a todos os passageiros que vão no carro.

Só porque um teve calor!

Que a Companhia não desista pois. Aparafuze as vidraças e a questão ficará por ahí. Se o não faz, começa o abuso a vincular-se como uso, e adeus ordem de fechar janellas.

O novo material de passageiros do Norte de Hespanha, e de Madrid-Zaragoza-Alicante

Já por vezes aqui dissemos quão importantes serão, dentro em pouco, os melhoramentos que estas duas importantes rédes ferro-viarias do paiz visinho, vão introduzir no seu serviço de passageiros.

Esses melhoramentos, com os já estabelecidos ha annos, veem trazer uma radical transformação na commodidade offerecida aos viajantes.

Mas a guerra, com todos os seus horrores, veio contrariar os desejos das direcções das duas rédes, a ponto de empatar quasi por completo a conclusão do material de passageiros a que nos referimos.

Mais de 100 carruagens para o Norte de Hespanha, estão ha um anno para serem entregues, e até agora ainda nenhuma sahio das officinas constructoras.

Outras tantas, para a Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, estão tambem por entregar, havendo apenas esperanza de que por todo o anno que vem ellas estejam promptas, tanto para uma como para a outra réde.

Do material encomendado devia já estar entregue grande parte no fim de 1916, tendo até agora havido successivas ampliões de prazo, pela falta de alguns materiaes de construcção.

O novo material é quasi todo de *bogies* e de grande capacidade para passageiros, com o qual, e com o do mesmo typo que já anda em serviço, desejam as duas grandes empresas fazer todos os comboios de longo curso. Teem tambem, ambas as companhias, muito material de dois eixos, com corredor lateral e lavabo, mas em os novos vehiculos entrando em serviço, este passará para a composição dos comboios de pequeno curso e mixtos.

Pelo que se vê, o material desconfortavel de compartimentos fechados, dentro em curto espaço de tempo terá desaparecido da composição dos comboios, o que vem beneficiar consideravelmente a commodidade dos passageiros.

E isso tambem se explica pelas carruagens de typo antigo, que ultimamente teem sido transformadas em vagões de mercadorias.

A proposito devemos acrescentar que, quando o serviço de comboios voltar á normalidade, tambem os passageiros gosarão de maior acceleramento de marchas, pelo menos nas linhas de Madrid-Zaragoza-Alicante, onde alguns melhoramentos importantes teem sido introduzidos. E mais seriam se não fosse a maldada guerra, pois esta Companhia tinha já muito adiantado o renovamento da via na sua linha Madrid-Barcelona e Madrid-Andaluzia, renovamento que ia até á substituição das pontes, para poderem supportar mais pesados comboios.

Mas como o renovamento da via é já bastante extenso, é natural que, depois da guerra, se não se poder reduzir de 15 a 12 horas o percurso dos rapidos de Madrid a Barcelona, como era desejo da Companhia, poder-se-ha talvez ganhar uma ou duas horas o que não deixa de ser interessante.

D'essa melhora alguma coisa se repercutirá nos nossos serviços, pois virá abreviar a viagem de Lisboa a Barcelona, e talvez permittir a partida do rapido de Madrid para a nossa capital mais cedo do que as 23,25, hora a que ultimamente d'alli sahia, o que nos será muito agradável.

E mais agradável será, se os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e a Companhia Portuguesa, accelerarem esse comboio de fórmula, que de Lisboa possa partir mais tarde e vá directamente á estação de Madrid-Atocha, sem entrar nas Delicias, como antigamente, no que poupa meia hora, podendo talvez, com a boa vontade das duas Companhias, fazer-se a viagem de Lisboa a Madrid em 14 horas.

Carlos Mahony

Acabou o seu longo soffrimento, que, desde muito, á sua extremosa familia e a todos os seus amigos, tirára as esperanças de um restabelecimento de saude.

Pois apesar d'isso, por mais que ha mezes nos achassemos na triste situação de o considerar perdido, não foi menos cruento o golpe que todos soffremos ao ver desaparecer da vida aquelle homem ainda novo e que ha um anno poderíamos considerar vigoroso e com forças para uma longa existencia.

Carlos Mahony foi um caracter bom e um espirito trabalhador como poucos.

Dedicando-se desde muito novo á carreira commercial, foi empregado da casa Francisco Ricca, onde travou amizade com o seu collega Ernesto do Couto Amaral, formando com elle uma sociedade para a exploração de commissões e consignações em artigos de ferro, materiaes de construção, material fixo e circulante para caminhos de ferro, etc., sob a firma Mahony & Amaral.

Nunca houve societarios que mais intimos se tornassem. Mahony e Amaral eram egualmente activos, egualmente emprehendedores, egualmente honestos e por isso se entendiam bem, e como que se completavam á força de viverem sempre juntos e de estarem sempre mutuamente d'accordo na gerencia dos seus negocios.

Assim, a casa prosperou, transformando-se na actual razão social, uma das mais importantes e respeitaveis da nossa praça.

Os nossos leitores bem a conhecem, porque quasi desde os primeiros numeros da nossa *Gazeta* aqui a tem visto nos seus annuncios.

Carlos Mahony que a essa casa deu toda a sua actividade e intelligencia durante cerca de trinta annos, só d'essa actividade se afastou quando a doença o prostrou no leito.

Carlos Mahony, que contava 61 annos de idade, descendia de uma respeitavel familia ingleza, e durante a sua longa carreira commercial foi director da Associação Commercial de Lisboa, em companhia de Schroeter, Mello e Sousa e Simões de Almeida, onde prestou assignalados servicos.

Foi longo o seu definhar e doloroso o seu fim para quantos conheciam e estimavam aquelle caracter franco, leal e jovial sempre, attencioso para todos.

Pobre amigo, dorme em paz.



A resistencia das curvas n'um caminho de ferro electrico

A facilidade que dá a corrente para medir a energia consumida nos caminhos de ferro que utilisam motor electrico, é um meio muito util para obter verdadeiros dados sobre a resistencia dos comboios em movimento, assumpto que não se encontra ainda estudado de um modo inteiramente satisfatorio.

Por esse motivo, são altamente interessantes as experiencias realizadas pela secção de caminhos de ferro da Universidade de Illinois e publicados pelo professor Edward Schmidt e por Mr. Harold H. Dunn, das quaes deu conta a interessante revista *Engineering*.

A resistencia das curvas foi avaliada pelo excesso de resistencia que offerecia uma carruagem electrica ao passar uma curva, comparada com a que tinha em recta. A carruagem media 13,60 metros de longitude e descansava sobre dois equipos de quatro rodas, com uma distancia entre centros de 7,10 metros e uma base de 1,900 por equipo; pesando a carruagem equipada, junto com os seus quatro motores de 50 cavallos, umas 28 toneladas.

Para determinar a resistencia fez-se circular essa carruagem sobre sete curvas e os lances de uma recta intermedios ou adjacentes. A carruagem correu primeiro n'uma direcção e logo a seguir em sentido contrario, procurando-se que em cada par de percursos a velocidade se mantivesse o mais constante possivel.

O tempo estava bom e a via completamente secca, mas o vento era variavel e soprava com uma velocidade de 29 kilometros por hora; como o vento se oppunha, mais ou menos, ao movimento do vehiculo n'um percurso e era favoravel á marcha no percurso opposto, ponde assim eliminarse o effeito do vento sobre os resultados obtidos.

As sete curvas onde se realisaram ás experiencias, tinham curvaturas variaveis entre 2 e 14,30 ‰, devendo saber-se que, segundo a explicação do auctor, cada grau de curvatura equivale a um raio de 5.730 pés ou 1.847 metros de raio, dez graus a 184,70 metros e assim na razão inversa. Os raios das sete curvas eram aproximadamente de 870, 615, 475, 350, 270, 220 e 120 metros. As longitudes medias, aproximadamente 150, 530, 345, 220, 110, 55 e 85 metros e a linha era construida com carris de 35 kilos por metro linear.

As velocidades de marcha variaram desde 16 a 64 kilometros por hora.

Os resultados das experiencias demonstraram que a resistencia das curvas varia com a curvatura e com a velocidade. Para uma velocidade constante, a resistencia cresce proporcionalmente á curvatura, expressa em kilos por tonelada e por grau de curvatura; a resistencia para uma velocidade dada é constante em todas as curvas, o que concorda com os ensaios feitos nas linhas ferreas de tracção pelo vapor.

Por outro lado, o valor da resistencia das curvas, expresso em kilogrammas por tonelada e por grau de curvatura, cresce com a velocidade.

Se chamarmos R a resistencia da curva em kilogrammas por tonelada, S a velocidade em kilometros por hora e C o grau de curvatura, teremos isto:

$$R = 0,0165 S C$$

Assim, para curvas de 1 grau (raio 1.847 metros) a resistencia varia desde 0,26 kilogrammas por tonelada para uma velocidade de 16 kilometros por hora, até 1,04 kilogrammas para uma velocidade de 64 kilometros; e em curvas de 5 graus (370 metros de raio) a resistencia é de 1,3 a 5,2 kilogrammas por tonelada, desde que a velocidade varie de 16 a 64 kilometros por hora.

Os resultados foram relativamente mais concordantes com a formula para curvas muito pronunciadas, do que para as abertas, e é provavel que fossem applicaveis a curvas mais agudas.

Até que ponto seriam applicaveis a maiores velocidades e a outras carruagens de differente base, nada pôde dizer-se.

A resistencia do vehiculo a que nos temos referido, em vias rectas a nivel, determinada previamente a velocidade uniforme, é dada por esta formula:

$$R = 1,82 + 0,064 S + 0,003 A S^2 : W$$

sendo R a resistencia expressa em kilogrammas por tonelada, S a velocidade em kilometros por hora, A a secção transversal da carruagem em metros quadrados e W o peso do vehiculo em toneladas.

Apesar de que a concordancia dos resultados foi em geral mais satisfatoria para as curvas accentuadas do que para as outras, é de notar a particularidade de que a resistencia da curva de 120 metros de raio, decresceu quando a velocidade chegou a 20 kilometros por hora e subiu logo rapidamente.

Uma tal particularidade appareceu sempre no decurso de todas as experiencias realizadas.

O emprego do ar quente nas locomotivas

O emprego do ar quente misturado com o vapor nas machinas sem condensação não é uma coisa nova. Ha mais de 40 annos que com o nome de aero-vapor foi ensaiado por Warsop.

Tambem em 1873, na Sociedade de Engenheiros Civis de França, Mr. Morandiére fez a leitura de uma nota de Bergeron, indicando que, em consequencia de uma experiencia levada a cabo durante um anno sobre uma locomotiva, na qual a economia de combustivel obtida pela adicção de ar quente se havia elevado a 20 %, a Companhia Lancashire Yorskire decidira installarapparelhos Warsop sobre outras seis locomotivas.

Em 1880 appareceu o motor Simplex, de Davey, baseado no mesmo principio.

Em 1885, Isherwood, engenheiro chefe da marinha dos Estados Unidos, apresentou uma informação ao seu governo, acerca das experiencias levadas a cabo por elle sobre o motor Strange, baseado tambem na mistura do vapor com o ar quente.

Em 1904 fizeram-se experiencias sobre a machina do vapor e ar quente de Field, cujos resultados podem ver-se no *Boletim da Sociedade de Engenheiros Civis de França*, do mez de Outubro de 1905.

Todos esses apparelhos derivam, mais ou menos, de motor chamado *Cloud Engine*, apresentado por Storms em 1855, e quasi pode dizer-se que em epochas anteriores tambem se poderiam achar exemplos ou precedentes.

Comquanto as diversas machinas não tivessem apresentado grandes resultados praticos, o certo é que Mr. Field não desanimou ante as difficuldades da soluçáo do problema, e tratou de procurar a fórma de applicar ás lo-

comotivas o apparelho anteriormente indicado, depois de submettido a certas modificações.

O ar é comprimido por uma bomba, movida pela machina, a uma pressão sensivelmente igual á existente na caldeira, e enviada a um reaquecedor, onde se mistura com o vapor e d'ahi passa com elle aos cylindros. A vantagem obtida consiste em que o ar misturado com o vapor previne, até certo ponto, a condensação interior nos cylindros e os seus deploraveis effeitos, e tambem em que o ar aquecido pela sua compressão, presta ao vapor um reaquecimento suplementar e, por consequencia, uma temperatura mais elevada.

Na pratica, os compressores de ar estão collocados no *tandem*, deante dos cylindros de vapor e são movidos pela sua ligação com o piston, comprimindo o ar a 200 libras ou seja a 14 kilogrammas.

O reaquecedor consiste n'uma caixa plana, collocada contra a placa tubular da caixa de fumo, contendo um certo numero de tubos, que se acham em prolongação dos da caldeira, circulando o ar e o vapor em todos os sentidos.

Este reaquecedor não é senão o de Mac-Connell, e data de 1852.

Os compressores dispõem de circulação de agua alimentada pelo deposito do *tender*, destinada a prevenir o aquecimento do ar durante a compressão.

O systema Field e Monis foi applicado a um certo numero de locomotivas pequenas, tendo-se conseguido economias de combustivel que alcançam de 15 a 20 %, e tambem a uma locomotiva de comboios de mercadorias da Nort British Railway, assim como a uma machina do expresso, typo *Atlantic*, da mesma companhia, a qual foi submettida a experiencias muito completas, segundo nos informa a interessante revista *Ingenieria*, d'onde reproduzimos o que ahi fica.



VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifas annulladas

Além das tarifas que, conforme noticiámos, foram annulladas a partir de 1 do corrente mez, ficaram tambem annulladas, desde aquella data, as tarifas especiaes P. H. n.º 5 e 6 de pequena velocidade, combinadas entre os Caminhos de Ferro do Minho e Douro e as Companhias de Salamanca á Fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca, Norte de Hespanha e de Madrid a Zaragoza y Alicante, para o transporte de madeiras de varias estações portuguezas para diversas das referidas linhas hespanholas.

A partir do dia 1 de Janeiro proximo são tambem annulladas as tarifas P. H. n.º 2 de grande velocidade, applicavel ao transporte de peixe fresco ou salpicado de Lisboa, Vallado, Figueira e Espinho para Zaragoza e Barcelona e estações hespanholas internacionaes, e E. P. n.º 1, de grande velocidade, para o transporte de generos frescos entre as estações da Companhia Portugueza e as de Madrid, Zaragoza y Alicante.

Despacho Central de Collares

A partir de 1 de janeiro proximo a sobretaxa de 50 % que vigorava sobre todos os preços da tarifa de camionagem entre as estações de Cintra e o Despacho Central de Collares é elevada a 75 %.

Estacionamento de vagões nas linhas da Companhia Portugueza

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Companhia Portugueza, as vigas ou quaesquer outras merca-

dorias apresentadas em volumes indivisiveis, para o carregamento dos quaes seja necessario o emprego de vagões ligados, são considerados incluídos entre as mercadorias para as quaes os prazos para a carga e descarga dos vagões completos são elevados ao dobro.

Resulta d'esta equitativa medida ser elevado a 6 horas o prazo para carga e descarga dos tres primeiros vagões de cada remessa, e a 4 horas para cada novo grupo de 3 vagões da mesma remessa.

Transporte de generos frescos destinados a Lisboa-Terreiro do Paço

Segundo um Aviso da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, a partir de 24 do corrente, a condição 2.ª da tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade d'aquellas linhas é modificada como segue:

2.ª — Por excepção, as mercadorias designadas nos §§ 2.º, 3.º e 4.º d'esta tarifa, procedentes ou destinadas a estação de Lisboa-Terreiro do Paço, pagarão, no percurso da via fluvial, as taxas que lhes correspondam pelos capitulos X, XI e XII da tarifa de transportes fluviaes.

Tarifa de camionagem em Lisboa

A partir do dia 20 do corrente mez, cobrar-se-ha sobre todos os preços das tarifas de camionagem para transportes a domicilios ou Despachos Centraes de Lisboa, combinados entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Empreza Geral de Transportes, a sobretaxa de 40 %.

Hoteis na provincia

A proposito do que n'esta *Gazeta* se tem dito sobre hoteis fóra de Lisboa, escreve-nos um assignante desejando conhecer o que pensa a esse respeito o nosso Director.

Para satisfazer, no limite do possível esta justa curiosidade, reproduzimos a these sob o titulo acima, que foi por elle apresentada e defendida no Congresso Hoteleiro, que se reuniu em Lisboa em maio passado.

Accedendo ao honroso convite que me foi feito pelo solicito e incansavel director da repartição do Turismo, venho trazer a minha mancha de areia para o edificio que a tenacidade d'esse activo funcionario conseguiu elevar sobre o terreno da impassibilidade que em tão grande extensão cobre o nosso paiz.

Até 1906 a palavra turismo era quasi ignorada entre nós. Aparte umas vagas ideias d'alguns raros portuguezes mais viajados e que, lá por fora, haviam tomado conhecimento d'essa industria, vendo-lhe e apreciando-lhe os fins e os maravilhosos resultados, ninguém tratou de semear essa planta entre nós; menos de preparar terreno para a expansão da sua cultura.

De tal forma ignorada era que nem nos dicionarios figurava, contentando-se o de Francisco de Almeida e Henrique Brunswick em dizer que é «Turista o que, por recreio, viaja á ligeira» e que «na Suíça se encontram turistas de mochila ás costas e bordão na mão».

E o de Jaime de Séguier, publicado em 1911, apenas dá *Touriste* como termo francez.

Assim, quando se começou a proclamar que Portugal tambem podia ser um paiz de turismo, faltavam-nos todos os elementos — afora os atractivos naturaes — para conseguir esse desideratum.

D'essas faltas, que muitas eram, só d'uma me occuparei porque é a principal, e porque é d'esta que vae trata-se no Congresso a que se destina este diminutissimo trabalho: *Hoteis*.

Convidar estranhos para virem visitar-nos e não ter alojamentos para os receber, e não ter boa comida para os alimentar, e não ter confortos para lhes offerecer, é fazer o contra-reclamo; é promover que os primeiros que venham fujam horrorizados e regressem ao seu paiz a dizer aos seus collegas que não pensem em ir a umas terras desprovidas das mais elementares condições de commodidade para viajantes de recreio.

O hotel é tudo para o turismo; tudo, e tanto, que muitas vezes, o excursionista prolonga por mais dias a sua estada n'um ponto de somenos interesse, só porque alli encontrou um hotel onde se sente bem, e lhe permite descausar mais tempo do que projectára.

Por experiencia propria o sei quando, visitando a Italia, ao regressar do Egypto, me detive em Rimini a repousar das fadigas da viagem anterior; quando na grande viagem da America preferi Denver e Laggan para o mesmo fim; e á volta da Floresta Negra me detive em Baden-Baden oito dias, quando um só tencionava demorar-me.

Entre nós, se se fizesse estatística da affluencia de visitantes e do tempo de demora d'estes em localidades onde se fundaram ou se transformaram os raros hoteis confortaveis que temos, ver-se-ia quanto essas localidades ganharam.

Que o digam Vizeu desde que se abriu o hotel *Portugal*, Estremoz com o seu *Palace*, Leiria com o seu *Lis* e alguns outros pontos que não são povoações de banhos ou aguas e onde hoje o turista pode deter-se, porque encontra um alojamento hygienico e uma mesa confortavel.

Grandes esforços se tem feito entre nós para melhorar os hoteis — incitamentos, premios até de demasiada importancia — tudo tem sido inutil ou pouquissimo productivo, perante a indolencia, a ignorancia dos seus proprios interesses, por parte dos hoteleiros, e em grande parte, não ha duvida, pela falta de meios financeiros d'estes.

Porque — ha de tudo — alguns existem que desejariam melhorar as suas installações, mas não o podem fazer por falta de capital, tanto mais que os materiaes e mão de obra para taes construcções custaram sempre, entre nós, muito mais do duplo do que nos outros paizes.

Junte-se a dificuldade de canalizar aguas e exgotos, em terras onde tal não existe, e n'esta situação se fará ideia dos motivos por que, embora mesmo o desejo e lhe reconheça as vantagens, gente de poucos meios se tem visto na impossibilidade de introduzir melhoramentos e saneamentos nas suas installações hoteleiras.

Assim, aparte Lisboa, Porto, Coimbra e Braga, as estações de banhos e aguas mineraes, e uma ou outra localidade mais importante, como as tres que acima cito, o Monte Estoril e Cintra, pode-se dizer que ainda hoje, passados 11 annos de insistentes trabalhos, toda a provincia está falta de hoteis que assim possam chamar-se, havendo apenas modestas casas que recebem hospedes, algumas que se ufam do pomposo nome de Grande Hotel, e que deveriam, quando muito, chamar-se hospedarias.

Como realizar uma transformação geral d'estes estabelecimen-

tos, dando-lhes um pouco de conforto moderno, muito de hygienic, de commodidade e de boa mesa?

Creio que só por meio da criação d'uma associação, sociedade ou companhia, que centralizasse todos os elementos, e pela sua reunião os aproveitasse de forma a conseguir mutuas vantagens para hoteleiros, capitalistas e turistas. Explicando:

Formar-se-ia uma sociedade ou Companhia, que poderia chamar-se dos Pequenos Hoteis da Provincia em Portugal, um pouco a exemplo do titulo da *Sociétés des Grands Hotels de Montagne aux Pyrenées*.

Esta companhia estudaria para cada terra a qualidade de hotel que ali conviria fundar, ou a melhoria de que era susceptivel algum dos existentes.

Segundo o caso haveria hoteis de 10, 20, 30 e 50 quartos, todos providos de casas de banho e installações sanitarias segundo o numero de quartos; todos, quanto possível, com mobilia, baixela, bateria de cosinha, roupas, etc., eguaes.

Nas terras em que houvesse hotel que pudesse aproveitar-se melhorando-o, seria isso preferivel por combinação com o proprietario, mas ficando este subordinado á lei geral estabelecida para todos.

Os abastecimentos far-se-hiam pela commissão directora, e já se vê que em todos os materiaes e em muitos generos de consumo, sendo tomadas grandes quantidades, se obteriam preços consideravelmente mais reduzidos, fazendo-se assim uma enorme economia em beneficio da companhia.

O titulo de todos os estabelecimentos seria igual — Hotel de Portugal. Em todas as cidades francezas ha sempre o Hotel de France, como na Suíça o Schweizerhof, como na Italia o Albergo de Italia. Entre nós um só existe com este titulo e... fui eu que o baptizei, de accordo com o seu sympathico proprietario, o bem conhecido Manuel Casimiro.

Procurar-se-hia que os preços de pensão (melhor é dizermos hospedagem) e de alimentação, fossem quanto possível uniformes; uniformes tambem os impressos, e a escripta, para que facilmente fosse feita por quem não tem conhecimento de contabilidade.

Esta uniformidade de preços daria a facilidade, por exemplo, para os turistas, de se proverem d'uma caderneta que a companhia forneceria, e da qual, em cada hotel, se iam cortando os coupons correspondentes aos gastos que fizessem, para liquidarem no fim da excursão como costumam fazer as agencias de viagens.

Mas ha mais: a direcção reunida de numerosos hoteis serviria tambem para outros casos, como por exemplo:

Ha um dia, em certa localidade, uma festa que se sabe atrahirá forasteiros em numero muito superior aos que o hotel local pode, normalmente, comportar. A direcção da companhia faria reunir alli mobilia e baixella d'outros hoteis, de pontos onde n'esse dia houvesse menor movimento.

Para uma numerosa excursão ou uma festa intima ou semelhante ha que fornecer um jantar em povoação que não tem condições para isso.

A proposito me lembro de, quando a Companhia dos Caminhos de Ferro, ha muitos annos, quiz organizar uma visita a Leiria e Batalha, incluindo almoço e jantar lá, fui eu encarregado de organizar esse serviço; perdi tempo e trabalho e não consegui que se pudesse dar na Batalha um almoço para 200 excursionistas, e a excursão não se fez.

Com a organização de que estou tratando, isso seria facilissimo, reunindo no pequeno hotel da Batalha mobiliario, baixella e roupas pertencentes á mesma companhia, retirados das localidades proximas, como Alcobaca, Nazareth, S. Martinho, Porto de Moz, Villa Nova de Ourem e mesmo de Leiria, Caldas e Pombal, sendo preciso. Como tambem a modesta cosinha do hotel da Batalha não daria para ali se fazer um almoço para 200 talheres, facil era que tambem d'aquelles pontos viessem já preparadas as virtualias necessarias, e mesmo os creados, praticos já, e com o fato apropriado.

D'esta companhia poderiam fazer parte os actuaes hoteleiros dos diferentes pontos, trocando por acções os seus estabelecimentos, segundo o seu valor, e ficando mesmo, os que para isso tivessem aptidões, gerentes do proprio hotel ingressado na grande companhia.

E' de todos sabido que a industria do hotel dá sempre bons lucros, contanto que seja bem administrada: com uma boa organização e fiscalisação, e com as vantagens dos abastecimentos serem feitos por grandes quantidades, é certo que os resultados seriam excellentes.

Para o caso do turismo, praticariam os varios hoteis da sociedade, entre si, o mesmo que fazem entre si, nos diferentes paizes, os grandes hoteis de poderosas companhias estrangeiras — os da Companhia dos Wagons-Lits, os Carlton, os Ritz e outras: encaminhar d'uns para outros do mesma propriedade os hospedes ou os passantes.

O turista que está no Ritz ou no Cecil de Paris e tenciona ir a Estocolmo ou a Nice, ou a Madrid, é naturalmente levado a alugar-se ali em hoteis da mesma firma.

Além d'isso, as despesas da publicidade, tratando-se de hoteis do mesmo titulo e organização, seriam reduzidissimas, e até a impressão de contas, rotulos para as bagagens, etc., muito mais barata seria, havendo apenas que alterar o nome da terra.

Significa esta ideia uma competencia aos actuaes hoteis da provincia? De forma alguma.

Aquelles cujos proprietarios quizessem passá-los á companhia fã-lo-hiam nas condições que acima indico; os que não o pudessem ou não o quizessem fazer, não seriam tambem prejudicados. A companhia, no seu interesse proprio, fãria o reclamo das localidades onde tivesse os seus estabelecimentos; o publico que viaja, os turistas, alluiriam alli em muito maior numero; em breve os hoteis da companhia não seriam bastantes e os outros hoteleiros, incentivados pelo exemplo, melhorariam as suas installações e veriam as suas casas mais frequentadas do que hoje, que os viajantes fogem d'ellas por ali lhes faltarem commodidades, conforto e hygiene.

Para mais effectiva defeza dos que ficassem fora da companhia, estabelecer-hia como base que esta não installaria em cada localidade mais que um hotel, e não poderia ampliá-lo senão passado um certo prazo ou em determinadas condições.

Que verdadeiramente, se o paiz precisa do turismo e o turismo precisa de hoteis e os hoteis actuaes não estão nas condições nem se querem melhorar, por mais que, durante onze annos, se tenha insistido por isso, não vemos por que se devam sacrificar todos os interesses d'uma nação ao receio de causar um ou outro pequeno prejuizo a determinada classe.

Submetto, pois, á ponderação do Congresso do Turismo os seguintes pontos em que se concretiza a minha these:

1.º Onze annos de trabalhos e de incitamentos junto da industria hoteleira, sem resultados praticos de valor, são o bastante para provar que só por um processo novo e energico se conseguirá que nas nossas provincias haja os necessarios hoteis, modestos mas limpos e commodos, indispensaveis para se promover por todo o paiz uma larga corrente de turismo.

2.º Esse meio só pode ser a reunião de interesses em uma grande companhia bem organizada que trate de transformar o existente susceptivel de melhoria e de fundar novos estabelecimentos onde seja necessario.

3.º A installação d'estes hoteis deverá fazer-se em todas as sedes de concelho importantes e em localidades que pelo pittoresco da sua situação, monumentos, centro de irradiação de estradas importantes, etc., o justifiquem.

Em parte alguma será permittido mais que um hotel da companhia em cada localidade, salvo não existindo ali outro hotel.

4.º O Estado não deve intervir mais que facilitando a formação da companhia na sua parte financeira, isto é:

Isentando as acções e obrigações de todo e qualquer imposto, inclusivé o do selo.

Isentando por 20 annos de selo os seus annuncios e reclamos.

Dando passagens gratuitas nas linhas do Estado a um inspector encarregado da visita, vigilancia e fiscalisação continua de um numero até 20 hoteis.

O mesmo deveriam fazer as companhias para os agentes que dependessem de utilizar-se das suas linhas.

Se é facto que, no actual momento, não se pode pensar em construir hoteis novos, mal se podendo mesmo introduzir grandes melhoramentos nos existentes; não é menos certo que o Congresso Hoteleiro se reune para estudar questões a resolver, de forma a preparar os seus effeitos para logo que o conflicto europeu—quasi mundial—esteja terminado.

Para então é mister que nos preparemos rapidamente, porque Lisboa, reivindicando a sua qualidade de caes da Europa a que a sua posição geographica lhe dá direito, aberta em grande escala a navegação para as duas Americas, terá sem duvida um enorme movimento de passageiros que virão aqui desembarcar, sequiosos de visitarem os logares d'essa tremenda hecatombe, os campos onde baquearam os heroes que verteram o seu sangue generoso pela conquista da verdadeira civilisação, que não é a que se afirma no aperfeiçoamento das mais potentes machinas e processos de matar gente, mas a que irradia d'essa bemdita auro-ra que se chama Paz e Liberdade.



Ensino profissional dos ferro-viarios

A *Monarchia*, em artigo firmado pelo sr. A. Campos Figueira, faz-nos as mais honrosas referencias e occupa-se do que aqui publicámos ha um mez sobre a escola de Croydon, na Inglaterra; e transcrevendo o que então dissemos, com o que muito nos honra, preconiza a ideia de se fundar em Portugal uma escola no genero d'aquella, e incitando-nos a que continuemos a occupar-nos do assumpto, promettendo-nos todo o seu apoio.

Podemos assegurar ao querido collega que não deixaremos de concorrer com o nosso modesto esforço em tudo quanto elle possa ser util á fundação de um tal estabelecimento.

E n'essa ordem de ideias tem o sr. Campos Figueira, tambem as nossas columnas á sua inteira disposição.

Transporte de locomotivas

Maneira facil de o effectuar

São bem conhecidas as difficuldades que se apresentam, na pratica, para o transporte, quer seja por terra, quer seja por mar, das grandes peças de machinaria que constituem por vezes um pezo consideravel.

Trez grandes locomotivas, compradas pela empresa das minas de ferro do Chile, foram recentemente despachadas nos Estados Unidos, fazendo-se a embalagem em caixotes de reduzido pezo e adequados a uma viagem de mais de 9.600 kilometros de distancia.

Essas locomotivas foram desarmadas na fabrica, depois de construidas e montadas por completo, sendo reduzidas a peças de tamanho e fórma taes que podessem manejar-se facilmente com as grúas de que se dispõe nos molhes e caes dos portos por onde teriam de passar, e que, geralmente, não admittem cargas maiores de 40 toneladas.

As locomotivas de que se trata pezam 120 toneladas cada uma, pois constituem o duplo exacto de cada uma das duas metades que compõem as tremendas machinas electricas utilizadas para o arraste dos comboios na linha ferrea de Chicago, Milwankée e Saint Paul, atravez das montanhas, e, portanto, era impossivel transportal-as dos Estados Unidos até ao Chile sem as reduzir a volumes relativamente pequenos, como se comprehenderá sabendo-se que o pezo d'ellas é quasi trez vezes maior do que o das que se utilisam para o reboque de vapores no canal do Panamá, e que os quatro motores electricos de que estão providas desenvolvem uma potencia equivalente a 960 cavallos.

Os engenheiros encarregados de dirigir o despacho e a remessa d'essas machinas enormes, decidiram fazel-as desarmar por completo, classificando as diversas partes componentes segundo o seu tamanho e pezo e embalando-as em caixotes que permittissem a maior facilidade de trabalho nos molhes.

Assim, cada locomotiva foi dividida em 62 volumes, alguns dos quaes não poderam reduzir-se, tanto em pezo, como em tamanho, ao que se pretendia, pois o maior d'elles media 13,5 metros de comprido e pesava 23 toneladas. Cada par de rodas motrizes, com o seu eixo, dava um pezo de 4 toneladas, mas, em compensação, havia volumes de tal tamanho e pezo que podiam facilmente ser manejados por um homem.

As machinas foram construidas e armadas na fabrica como se tivessem de fazer a viagem pela sua propria força, collocaram-se na linha de experiencias e foram submettidas ás provas, com a applicação de uma corrente directa de 2.400 volts.

Depois de terminadas as experiencias, marcaram-se cuidadosamente as diversas partes componentes, com o fim de poderem reunir-se com facilidade depois de desmontadas, e procedeu-se á embalagem como se se tratasse de mercadorias ordinarias. Os volumes assim formados occupavam 24 vagões, incluindo 9 fargões e 15 plataformas.

Quando chegaram ao rio Harlem, em Nova York, passaram esses volumes para os lanchões que haviam de transportal-os aos molhes de Brooklyn, onde costumam tomar carga os vapores da linha Sul Americana.

Quando chegarem a Cruz Grande, no Chile, as locomotivas serão facilmente montadas e irão trabalhar na linha ferrea das minas, a qual com a simples extensão de 25 kilometros apresenta um desnivel de 670 metros, e ali cada uma d'estas locomotivas deverá rebocar de 12 até 20 vagões com capacidade para 50 toneladas de mineral, que quasi todo é exportados para os Estados Unidos, onde é submettido ás diversas operações necessarias para o converter em aço.

Documentos para a Historia

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

CAPITULO SEGUNDO

Avaliações

Não repetirei as considerações geraes que expuz, por occasião da linha de Badajoz, sobre as bases das minhas avaliações: remetto o leitor para essa parte do presente relatorio.

Limitar-me-hei a apresentar o resumo dos calculos dos meus detalhes estimativos.

	Por Thomar, Pombal, Coimbra e Ovar	Variante por Oliveira de Azeméis
Comprimentos.....	218.181,98 ^m	86.273,05 ^m
Movimento de terras:		
Cubas.....	6.127.485,00 ^m	3.379.644,00 ^m
Despesa.....	19.958.331,26 fr.	10.806.905,63 fr.
Obras diversas, pedrados, fossos, sementeiros, plantações, desvio de caminhos, derivação de riachos, etc.....	4.038.000,00 "	670.020,00 "
Obras d'arte:		
Correntes..... (260)	1.579.300,00 "	(87) 768.900,00 "
Especiaes..... (38)	13.961.000,00 "	(45) 17.133.420,00 "
Terrenos.....	1.710.000,00 "	568.245,05 "
Estações.....	2.360.000,00 "	1.990.000,00 "
Casas de guarda e passagens de nível.....	1.030.000,00 "	336.600,00 "
Vias.....	12.729.000,00 "	5.062.704,00 "
Vedações.....	765.000,00 "	258.750,00 "
Material e ferramenta.....	4.340.000,00 "	1.730.000,00 "
Gastos geraes e lucros perdidos.....	9.478.368,74 "	5.875.055,32 "
Somma a dispor para trabalhos imprevistos.....	7.500.000,00 "	4.700.000,00 "
Somma.....	79.500.000,00 fr.	49.900.000,00 fr.

A avaliação do projecto pela beira-mar é feita em conformidade com o traçado estudado pelo Sr. Brandão, isto é, que não comprehende a estação do Porto, visto que este traçado não permite a execução d'esta estação.

Sinto não poder ter tido tempo de estudar a variante que proponho no sentido do traçado azul. Vejo-me obrigado a apresentar uma avaliação approximada para esta variante. Esta avaliação é baseada na supposição de que o preço kilometrico da variante será o mesmo que o preço kilometrico do resto da linha. Apresento além d'isso uma somma especial para a estação do Porto.

Resumo das avaliações

Comprimento total do traçado estudado, metros.....	218.182
Despesa kilometrica, francos...	364.400
Despesa total do projecto estudado.....	79.500.000
Ajuntar por trez kilometros mais, segundo o traçado azul que passa á beira-mar...	1.000.000
Ajuntar para a estação do Porto.....	2.500.000
Total da despesa pela linha completa de Lisboa ao Porto.....	83.000.000

Indiquei no meu relatorio especial sobre o traçado de que se trata, quaes são os melhoramentos realisaveis por um estudo mais profundo, e quaes as economias que d'elle se podem esperar. Estas economias só se referem á primeira secção comprehendida entre Pombal e o ponto de entroncamento na linha de Badajoz: são pouco consideraveis. Avalio-as em 1:500.000 francos, que reduz a despesa total a 81:500.000 francos, sendo o comprimento total de 221 kilometros, e a despesa kilometrica de 368.777 francos.

Economia realisavel diminuindo os raios das curvas

Vimos acima que, salvo nas proximidades da estação do Porto, sobre as margens do Douro, o caminho de Lisboa ao Porto, assim como o de Lisboa a Badajoz, era projectado com curvas muito suaves. Perguntei a mim mesmo, que economia poderia realizar-se adoptando um traçado menos perfeito, que consentisse, por exemplo, curvas de 300 a 400 metros de raio. Não me custou a reconhecer que esta economia seria insignificante, salvo nos 10 ou 12 kilometros no valle do Nabão, para cima de Thomar. Por qualquer outra parte, com effeito, os contornos do terreno são muito alongados e não diminuiria de uma maneira sensivel o volume dos movimentos de terras dobrando o eixo com curvas mais bruscas: esta mudança, como se sabe, prejudicaria consideravelmente a exploração, augmentando muito o gasto da via e do material circulante. Olharia pois como muito mal entendida a pequena economia de que se trata.

Mas nos dez ou doze kilometros do valle do Nabão poderiam evitar-se movimentos de terras importantes, e até pequenos subterraneos, seguindo mais intimamente os contornos dos montes escarpados. Uma avaliação rápida me levou, como acima disse, a uma economia de 1:500.000 francos, pouco mais ou menos, nos movimentos de terras e nas obras de arte. Julguei obrar no interesse bem entendido da empresa renunciando a esta economia; ella não produziria, no juro annual do capital empregado, uma redução equivalente ao augmento das despesas de conservação do material. Demais seria para sempre uma causa de obstaculos e accidentes na exploração. Fiz pois o sacrificio d'esta somma, que não é mais do que 1/50 da despesa total.

Para bem apreciar o meu modo de pensar n'este assumpto é preciso notar que não ha em toda a linha senão uma pequena secção de 10 kilometros, em que se possa realizar uma verdadeira economia adoptando raios pequenos. Se o terreno fosse analogo no resto da extensão não teria hesitado em acceitar o traçado indicado pela natureza; mas deve considerar-se este valle do Nabão como um simples desfiladeiro, que não faz 1/20 do comprimento da linha toda: é conveniente fazer em seu favor um sacrificio intelligente, cuja influencia se espalhará pelo resto da rede.

Economia realisavel adoptando declives mais fortes

E' seguindo a mesma marcha de ideias que regulei os declives do perfil em comprimento e que fiz alguns movimentos de terras cujo volume se podia diminuir adoptando mais fortes declives: dividi a linha toda em duas secções, no ponto de vista da exploração: uma de Santarem a Pombal, $38+62=100$ kilometros, é perfilada segundo declives de 0,001, de que fiz largo uso por toda a parte que o terreno o pedia: a outra de Pombal ao Porto, $52+107=159$ kilometros, é perfilada com inclinações mais fracas de 0,0009. As condições de extensão serão diferentes de uma extensão á outra, mas serão uniformes em cada uma d'estas secções. Se tivesse achado uma economia notavel em augmentar estes declives, eu não teria hesitado em fazel-o: mas as economias realisaveis são muito locaes para que me tenha parecido conveniente propol-as. Assim na linha do Porto só ha tres sitios onde se poderiam economisar as despesas de execução, augmentando o declive do perfil; a saber:

1.º—Na passagem da cumiada entre o valle de Loureiro e o Nabão (nos 12 primeiros kilometros).

2.º—Na passagem da cumiada principal perto de Torril (entre os kilometros 43 e 56).

Declives de 0,0012 a 0,0015 n'estes sitios facilitariam o trabalho, mas affectariam a exploração de uma maneira muito incommoda: dariam logar a subjeições nas despesas annuaes, provavelmente maiores do que o juro do capi-

tal economisado. Todavia não posso pronunciar-me decididamente a este respeito, attendendo a que não fiz o estudo dos traçados que deveriam adoptar-se, se se decidisse fazerem-se estas mudanças de declive. Devo pois guardar todas as reservas a este respeito.

3.º—O terceiro ponto, em que deixei ficar uma forte trincheira, que se teria podido diminuir por meio de declives maiores, está situado entre Pombal e Coimbra (ao kilometro 17). Rampas de 0,001 poderiam realizar uma economia de 300.000 francos, aproximadamente: mas obrigariam ou a renunciar ao beneficio dos pequenos declives de 0,0005 no resto da extensão, ou a conservar constantemente em fogo, em Soure e em Ega, locomotivas de socorro para fazer passar, n'estas fortes rampas, os comboios, cuja carga tivesse sido regulada em razão dos pequenos declives da secção de que se trata.

Resta-me agora comparar, com relação à extensão e à despesa, a directriz que proponho e a variante por Oliveira de Azemeis:

<i>Linha por Ovar:</i>	Metros	Despesa Francos
1.ª Secção — comprimento...	68.800,00	28:500.000
2.ª Secção — idem	45.077,60	14:000.000
3.ª Secção — até Avelãs	29.000,00	8:000.000
Total	142.877,60	50:500.000
3.ª Secção para lá de Avelãs	75.304,38	29:000.000
	218.181,98	79:500.000
Alongamento pela foz do Douro	2.818,02	1:000.000
Estação do Porto	—	2:500.000
Total geral	221.000,00	83:000.000
A deduzir por economias realisaveis	—	1:500.000
Resto	—	81:500.000

Linha por Oliveira de Azemeis:

1.ª Secção — comprimento...	68.800,00	28:500.000
2.ª Secção — idem	45.077,60	14:000.000
3.ª Secção — até Avelãs	29.000,00	8:000.000
Total	142.877,60	50:500.000
Variante	86.273,05	49:900.000
Total geral	229.150,65	100:400.000

D'isto se segue que a directriz por Oliveira de Azemeis seria mais comprida que a de Ovar 8 kilometros, e custaria mais 19:000.000 francos aproximadamente.

TERCEIRA PARTE RESUMO E CONCLUSÃO

Objecto da missão

Expuz no presente relatório que o Governo de Portugal, tendo em vista fazer a concessão dos caminhos de ferro a uma empresa, se tinha decidido a mandar fazer estudos para se determinar na escolha das directrizes.

O programma, que me foi dado, prescrevia estudar uma linha de Lisboa á fronteira de Hespanha, e outra de Lisboa ao Porto.

Directrizes para as quaes se fizeram projectos

Diversas circumstancias que expuz acima, me levaram a fazer o projecto detalhado de duas directrizes inteiramente differentes entre Lisboa e Badajoz: uma por Santarem, Abrantes e Portalegre, e outra por Santarem, Aviz, Extremoz e Elvas: os projectos de que se trata são completamente distinctos.

(Continua)

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 13 horas, na sede da Companhia, á Rua de Bellomonte, n.º 49 se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 10 de Dezembro de 1917.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Vice-Presidente da Assembleia Geral

(a) *Augusto Gama*

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da Série «Mirandella-Bragança» a que se procedeu em 10 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 34.121 a 34.125 e 44.121 a 44.125.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 2.º semestre de 1917 começará no dia 2 de Janeiro proximo futuro, em Lisboa, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 ás 14 horas e continuará em todos os dias uteis até 19 do corrente mez e depois ás sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto, na agencia do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Alliança.

Lisboa, 13 de Dezembro de 1917 — O Director de Serviço, *Manuel Maria de Oliveira Bello*.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Dezembro de 1917.

Finanças mexicanas. — Segundo a «Agencia Americana» o presidente Carranza promulgou um decreto concedendo indemnizações pelos prejuizos causados pela revolução, a nacionaes e estrangeiros, desde o movimento de Madero.

Foram nomeadas comissões para examinar as reclamações apresentadas. As indemnizações serão pagas em certificados de um empréstimo interno, creado para esse fim.

O imposto sobre o petroleo e seus derivados. — Um decreto publicado em outubro, pelo presidente Carranza, determina um augmento de impostos sobre o petroleo e seus derivados.

Os novos impostos são baseados nos preços medios de outubro e novembro.

Para o petroleo combustivel o augmento é de 29 % para o petroleo em bruto é de 17 1/2 e para a gasolina é de 16 %.

O governo de Washington parece que não protestará contra este augmento.

O «trust» da prata. — Annunciam de New-York que os representantes dos governos inglez e americano iniciaram as suas reuniões para tratar do «Trust» da prata-metal. O governo americano procura fazer entrar voluntariamente os productores de prata n'este negocio, pondo elles assim toda a sua produção á disposição do «Trust», o que permite regular o preço d'este metal no mercado.

Os commerciantes e os industriaes comprão a prata directamente ao governo, em vez de a comprar no mercado, evitando por esta forma o augmento extraordinario do preço da prata.

Desde o começo da guerra a produção da prata é calculada em 60 % a mais do que anteriormente.

As compras de cobre pela França aos Estados Unidos. — A França é a nação que actualmente compra mais cobre aos Estados Unidos.

As importancias d'este metal durante os 7 primeiros mezes de 1917 elevam-se a 230.891.808 libras.

O total das exportações de 1.º de Janeiro a 1 de Julho attinge a 677 274 310 libras, contra 455.103.047 em igual período de 1916.

A platina em Hespanha. — Segundo «L'Echo de Mines e de la Metallurgique» a direcção geral de minas ordenou um estudo á Serra de Ronda (provincia de Malaga) á fim de reconhecer a existencia de platina n'esta região.

Parece que os trabalhos realizados deram interessantes descobertas, não só da existência de platina como também de outros metais, tais como a «chromite», a «magnetite» e o nickel, sendo bastante avultada a quantidade deste metal.

Estado do Amazonas. — O governo d'este Estado avisou os portadores de títulos de Consolidação 3% ouro 1915, que em virtude da crise financeira que atravessa actualmente o Brazil, e cujos efeitos a guerra europeia ainda mais accentua, se vê na obrigação de consolidar, por um periodo de cinco annos, o juro devido sobre este emprestimo e de suspender a sua amortisação durante dez annos.

O Novo Empréstimo Francês. — Tem havido bastante concorrência á subscrição do «Terceiro Empréstimo de Defesa Nacional», aberta nas casas bancarias da nossa praça. Este emprestimo teve bom acolhimento no nosso meio financeiro, attingindo já avultada quantia o capital subscripto.

A subscrição continua aberta.

Bolsa. — O movimento de fundos na nossa bolsa foi diminuto, devido á falta de concorrência, motivada pelos acontecimentos da ultima semana, todavia o mercado manteve as suas cotações como

anteriormente, apparecendo já alguma procura de valores de collocação, principalmente divida externa e inscripções.

A grande confiança que o nosso mundo financeiro deposita no novo governo muito contribuirá para que em breve os valores continuem na sua influencia de firmeza.

Cambios. — Escassearam as transacções no mercado cambial pelos motivos acima expostos; no entanto os cambios continuam a manifestar tendencias firmes.

O cambio do Rio s/ Londres, que no principio do mez estava a 13 1/2, alteou a taxa para 13 3/4, telegramma hoje recebido, ou seja a libra a 17\$154.

G. G.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVENBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	30 1/4	30 1/8	30 3/16	30 1/16
90 d/v.....	30 3/8	—	30 9/16	—
Paris cheque.....	871	877	870	878
Amsterdam cheque	710	740	710	730
Madrid cheque	1990	2010	1975	1990
Libras.....	9\$75	9\$85	9\$65	9\$75

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — DEZEMBRO

Bolsas e títulos	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—	—
Lisboa: Divida interna 3%, assentamento	42,30	42,20	42,20	—	—	—	42,20	42,20	42,20	42,20	42,20	—	—	—
Divida interna 3%, coupon.....	42	—	41,85	—	—	—	41,85	—	41,30	—	—	—	—	—
4%, 1888, c/premios.....	—	—	—	—	—	—	—	—	22\$90	22\$90	—	—	—	—
4%, 1890 c.....	—	—	—	—	—	—	—	—	59\$50	—	—	—	—	—
5%, 1905 c/premios.....	10\$25	—	10\$25	—	—	—	—	51\$70	51\$50	—	—	—	—	—
5%, 1905, (G.º de F.º E.º).....	—	—	—	—	—	—	—	10\$30	—	—	—	10\$20	—	—
5%, 1909, (G.º de F.º E.º).....	89\$80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro.....	—	—	—	—	—	—	—	114\$50	—	114\$50	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie.....	93\$50	93\$80	93\$70	—	—	—	93\$70	93\$20	93\$50	93\$50	93\$50	—	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie.....	96\$00	95\$70	95\$70	—	—	—	95\$70	—	95\$70	95\$50	95\$50	—	—	—
Obligacões dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações: Banco de Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200\$00	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155\$00	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	154\$40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	143\$00	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	5\$00	5\$00	—	—	—	—	—	5\$30	—	—	5\$80	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	126\$00	139\$00	138\$80	—	—	—	—	137\$10	137\$00	137\$00	135\$50	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon.....	49\$80	50\$00	50\$10	—	—	—	50\$10	50\$10	50\$20	50\$50	50\$20	50\$20	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	119\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1.....	—	—	96\$00	—	—	—	—	—	98\$00	—	96\$50	—	—	—
tit. 2.....	—	—	95\$50	—	—	—	95\$50	—	94\$00	94\$00	96\$00	97\$00	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3%, 2.ª grau.....	—	—	37\$00	—	—	—	37\$00	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	77\$30	—	77\$30	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	67\$50	68\$00	68\$00	—	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84\$80	—	—
prediaes 6%.....	93\$00	—	—	—	—	—	93\$00	—	—	—	—	93\$20	—	—
5%.....	—	93\$00	—	—	—	—	93\$50	—	—	—	93\$00	—	—	—
4%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3%, portuguez 1.ª serie.....	—	—	62,25	62,25	62,25	—	62,15	—	62,15	62,05	62,15	—	—	—
3%, 2.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações: Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17\$	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4% 1.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335	340	—	—	—
Comp. Cam. F. Port. 3 1/2% 2.ª grau.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	245	—	—	—	—	245,00	—	245	—	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portuguez.....	—	57,25	—	—	57,50	—	57,50	—	—	—	57,25	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1917		1916		Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas									
Companhia Camil- Rede geral	—	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
Novos de ferro Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portuguezas (Coimbra a Louzã)	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	20 Novembro	722	2.871.443\$99	722	2.298.536\$35	+ 572.907\$64	3.977\$06	3.183\$56	+ 793\$50
Vinho e Douro	31 Julho	484	1.379.031\$56	484	1.201.554\$37	+ 118.477\$19	2.819\$23	2.482\$55	+ 366\$68
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Setembro	185	155.536\$41	185	136.636\$34	+ 18.900\$07	839\$31	738\$58	+ 120\$74
Valle do Vouga	31 Junho	176	69.119\$02	176	85.108\$60	- 15.989\$58	392\$72	482\$57	- 90\$85
Porto à Pova e Famalicão	30 Setembro	64	158.719\$37	64	153.914\$80	+ 4.804\$57	2.479\$99	2.404\$91	+ 75\$08
Guimarães	31 Agosto	56	125.116\$02	56	110.515\$25	+ 14.600\$77	2.234\$75	1.974\$02	+ 260\$73
Hespanhoas									
Norte de Hespanha	10 Novembro	3.681	152.339.372	3.681	147.584.904	+ 4.954.468	41.439	40.093	+ 1.346
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 "	3.664	145.297.309	3.664	133.123.339	+ 12.173.970	39.655	36.332	+ 3.323
Andaluzes	10 "	1.083	30.237.928	1.083	30.757.521	- 519.593	27.920	28.400	- 480
Madrid-Lac.-P. e Oeste de Hesp	20 "	777	11.098.612	777	10.262.285	+ 836.327	14.283	13.207	+ 1.076
Lorca à Baza e Aguilas	22 Setembro	168	3.400.015	168	2.798.704	+ 601.311	10.238	16.658	+ 3.580

Resoluções justas

Triumphou a boa doutrina. A Procuradoria Geral da Republica, ouvida sobre a interpretação a dar ao contracto da garantia de juro das linhas de Salamanca á fronteira, foi favoravel á adopção do cambio ao par para a transformação das receitas de pesetas em escudos, conforme aqui sustentámos.

Do mesmo modo foi dado parecer a favor do pagamento integral da garantia da linha do Valle do Vouga, sem desconto algum pelo tempo da grêve. Aqui expuzemos os fundamentos juridicos da reclamação da Companhia, que foi cabalmente attendida, como não podia deixar de ser.



Linhas ferreas coloniaes

A linha da Swazilandia

O Governador Geral da União Sul Africana, lord Buxton, concluiu recentemente a sua viagem de inspecção ao leste do Transvaal e á Swazilandia, tendo recebido varias deputações, no decurso da sua visita, com as quaes trocou impressões acerca dos multiplos interesses d'aquellas regiões.

Um dos assumptos mais importantes a que se referiu foi certamente o da decantada ligação da linha ferrea de Breyton, cidade situada a cerca de 240 kilometros da de Johannesburgo, com a linha portugueza de Goba, cujo terminus dista 68 kilometros de Lourenço Marques. Breyton e Lake Chrissie vêem desde ha muito clamando pela ligação das linhas citadas, motivo porque se aproveitaram da visita de lord Buxton para lhe expôr algumas razões, que obtiveram da sua parte um acolhimento favoravel. Não pode aliançar-se desde já se as *démarches* feitas mostrão resultados immediatos, mas aquelle governador prometeu conferenciar com o Ministro dos Caminhos de Ferro, sobre a referida ligação, sendo muito provavel que, na sua qualidade de representante directo do Governo Central, consiga interessar os altos poderes nos beneficios que se podem vir a colher com o prolongamento da linha alludida. Para se detalhar circumstanciadamente a grande necessidade que existe de fazer a ligação, bastará citar-se novamente o facto, já bem conhecido, de que as auctoridades portuguezas construíram a linha de Goba sob a condição d'essa via ser continuada atravez da Swazilandia até ligar com a rede dos South African Railways.

Este accôrdo, feito, segundo refere o *Lourenço Marques Guardian*, interessante periodico de Lourenço Marques, apenas foi cumprido pelas auctoridades portuguezas, que, em 1907, terminaram a construcção da sua linha de Goba. Todavia, a obrigação, — não legal, mas certamente moral — que lord Milner se impoz em nome d'aquelles por quem accionou, está ainda por cumprir. E' tambem verdade, e disso todos os sul-africanos estão compenetrados, que os recursos mineraes e agricolas da Swazilandia e do leste do Transvaal só podem desenvolver-se por intermedio das devidas facilidades ferro-viarias, e por isso exigem, hoje mais do que nunca, os beneficios materiaes que a linha Goba-Breyton lhes pode conferir e sem os quaes terão de continuar na inacção.

D'este facto se depreheende, ao que informa o jornal citado, que tudo quanto se diga a este respeito não é demasiado. Está esse jornal inclinado a acreditar que, a par dos assumptos que podem ser impulsionados pela Camara do Commercio local por occasião do Congresso das Camaras do Commercio da Africa do Sul — deve tambem discutir-se esta ligação ferro-viaria.

Segundo crê, a Camara do Commercio não previu a apresentação do assumpto ao Congresso e por isso a sua omissão é perdavel; porém, das informações colhidas,

parece deduzir-se que vae ser feito um energico apelo ao Congresso no sentido de auxiliar uma moção que impressione o Governo sobre a urgencia do projecto, sendo para desejar que o Congresso ceda a este apello.

Apesar de lord Buxton ter sugerido n'um dos seus momentos de melhor humor, que talvez o seu successor — pois elle termina o seu mandato em 1919 — goze os beneficios d'esta nova linha; e apesar tambem do Governador Geral da Provincia de Moçambique ter declarado ha bem pouco tempo que o projecto estava actualmente mais proximo da realidade do que nunca, não pode, aquelle jornal afastar o presentimento de que o actual Governo da União está explorando a situação para chegar a um accordo politico com a Swazilandia. O general Botha disse ainda recentemente, «que a Swazilandia tem de se ligar á União antes de se tornar possivel a extensão da linha ferrea de Breyton». Como a oportunidade para a construcção da linha não pode estar dependente de taes transes, parece-lhe que é mal cabida a politica de fazer esperar a construcção da linha até á realização de semelhante accordo.

Sendo certo que o momento presente não é dos mais favoraveis para o lançamento de novas linhas ferreas, está, porém, convencido de que muito haveria a lucrar se fosse claramente manifestada a opinião, entre os Governos Imperial e Sul-Africano, de que só a guerra está impedindo a realização immediata do plano, e que o trabalho será executado logo após a declaração da paz.

Quando lord Buxton regressava da Swazilandia á União, disse tambem em Lake Chrissie, que está convencido da necessidade de se estender a linha ferrea. Que não havia, porém, grandes esperanças de tal obra se realizar enquanto a guerra durasse, devido á falta de material, mas que levaria o resultado das suas observações ao conhecimento do Ministro dos Caminhos de Ferro.

Quando passava por Breyton, os residentes apresentaram-lhe uma mensagem onde salientavam a necessidade imperiosa da mencionada extensão ferro-viaria e lord Buxton respondeu em termos similares aos do seu discurso de Lake Chrissie.



LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga. — Vae dentro em pouco proceder-se á construcção do edificio do apeadeiro de Pinheiro de Lafões, um dos de maior rendimento da linha.

Em virtude do movimento de passageiros que algumas paragens teem, e para ellas poderem fazer o serviço de mercadorias, consta-nos que mais algumas serão transformadas em apeadeiros, como agora o foi a de Pinheiro de Lafões.

Rede electrica de Lisboa. — Vae adeantado o assentamento da linha na rua da Prata, que em toda a sua extensão vae ser servida pela viação electrica.

Acabada que seja a construcção, proceder-se-ha ao assentamento de outra linha na rua dos Fanqueiros.

Consta que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, vae tambem estender a sua rede até á Ajuda, o que virá satisfazer a velha aspiração dos moradores d'aquelle populoso bairro.



LINHAS ESTRANGEIRAS

Argentina

Durante o primeiro semestre do corrente anno entraram nas diversas linhas ferreas do porto de Buenos Ayres, conduzindo carga para exportação 32.966 vagões com 549.401 toneladas.

Em igual periodo do anno anterior haviam entrado 32.260 vagões com 407.060 toneladas; e em igual periodo de 1913 haviam entrado 59.825 vagões com 996.944 toneladas de mercadorias.

O total de vagões saídos d'esse porto, carregados ou vazios, no primeiro semestre do corrente anno foi de 33.288, com 179.794 toneladas. Em igual periodo do anno anterior saíram 30.697 vagões com 209.983 toneladas, e em 1915 saíram 58.950 com toneladas 349.924.

No 1.º semestre do anno corrente o trafico ferro-viario nas linhas do porto ascendeu a um total de 123.100 vagões, com 1.023.568 toneladas de carga e 556 plataformas conduzindo animais vivos. Estas cifras indicam um movimento diario de 680 vagões e 5.656 toneladas.

As principaes cargas de exportação, por ordem de importancia, foram como segue: trigo 235.256.136 kilogrammas, maiz 182.522.205 e aveia 35.324.100 kilogrammas. As principaes cargas de importação foram: carvão 47.734.945 kilogrammas, materiaes 23.037.751 e aveia 31.817.034 kilogrammas.

Guatemala

Examinando-se o progresso dos caminhos de ferro na república de Guatemala, durante o anno economico findo em Junho, nota-se uma actividade extraordinaria.

Na linha ferrea de Oeste, desde S. Antonio até Suchitepequez foram collocados novos carris, para permittir a passagem de locomotivas mais pesadas, e comboios de maior numero de vagões.

Tambem se realisaram importantes melhoramentos nas linhas Central, Varapaz e Urbana, sendo levados a cabo não poucos reconhecimentos de terrenos, traçando-se diversas outras linhas; construíram-se varias pontes e as reconstruções das linhas que correm ao longo dos rios foram convenientemente reforçadas.

Em Puerto Barrios, Morales, Zacapa e El Rancho, foram construidos enormes tanques para depositos de petroleo, para substituir o carvão nos diversos caminhos de ferro do paiz.

Entre a capital e Ayutla foi estabelecido um serviço de comboios directos. Ayutla é o ponto de entroncamento dos caminhos de ferro nacionaes com os da linha mexicana; e quando recomeça o serviço de comboios sem interrupção nas linhas d'esse ultimo paiz, desde a fronteira dos Estados Unidos haverá uma linha praticamente completa atravez do Mexico e até á cidade de Guatemala.

Hespanha

A realidade das circunstancias veio dar razão aos que desde ha muito aconselhavam o estabelecimento de officinas para a construção de locomotivas, a fim de que os respectivos caminhos de ferro não precisassem de socorrer-se da industria estrangeira, para adquirir esses indispensaveis elementos de tracção.

Consta agora que perante a authentica e visivel falta de locomotivas, que tanto prejudica as linhas ferreas, e perante a impossibilidade de importal-as de nenhum paiz, as grandes companhias ferro-viarias hespanholas tratam de estabelecer um accordo para formar uma entidade que se dedique á construção das machinas, que antes da guerra vinham da Belgica, da Allemanha, da França e, ultimamente dos Estados Unidos.

Parece que entram no accordo em questão as quatro companhias do Norte, Madrid a Zaragoza y Alicante, Andaluces e Madrid Caceres y Portugal, tendo as duas primeiras uma participação de milhões de pesetas cada uma.

No Casino Mercantil de Barcelona tem-se celebrado varias reuniões para se tratar da crise ferro-viaria, tendo sido constituído um *Comité pro-ferro-carriles*, formado por delegados especiaes da Associação de Banqueiros, da Sociedade de Accionistas e Obrigacionistas de Caminhos de Ferro, e da Associação do Mercado de Bolsa, tendo esse comité por fim despertar na opinião publica do paiz o interesse que deve merecer-lhe o presente e o futuro dos caminhos de ferro, creando uma politica ferro-viaria, indispensavel tanto para garantir os interesses dos possuidores de titulos, como para salvar a industria ferro-viaria, base de toda a riqueza do paiz.

Parece que comités analogos se constituirão em Madrid, Bilbao, Santander, Valencia, Sevilla e outras cidades da Hespanha.

A exploração das linhas pertencentes á Companhia dos Caminhos de Ferro Economicos das Asturias, ne anno findo, deu resultados favoraveis, salvo nas de Oviedo e de Llovio a Ribadesellas, cujas perdas, de 6.118,97 e 19.411,39 pesetas, respectivamente, são cobertas pelos lucros geraes.

Os productos brutos ascenderam a 2.092.520 51 pesetas, correspondendo 1.215.356,81 á pequena velocidade; 743.315,99 a passageiros; 92.083,60 á grande velocidade e 41.764,11 ao transito de gados, havendo sobre o anno anterior um augmento de 248.433,28 pesetas.

As despesas importavam em 1.015.792,02 pesetas, apresentando sobre as do anno precedente um excesso de 111.637,32 pesetas, devido na maior parte ao elevado preço do carvão.

O excedente da exploração é de 1.016.727,49 pesetas, que depois de feitas todas as reduções dá um lucro liquido real de 808.371,41 pesetas, das quaes se destinaram 328.691,42 a amortisa-

ção de material; 1000 ao Montepio do pessoal das linhas; e 478.590,29 para dividendo e outros encargos.

A Companhia de Caminho do Ferro Economico de Valladolid a Rio Secco, fechou o ultimo exercicio com o augmento de 302,27 pesetas sobre o de 1910, que era até agora o de maior rendimento obtido; e comparado com o de 1915 apresentou o excesso de 32.679,47 pesetas.

A receita de passageiros foi de 8.382,89 pesetas a mais do que no anno anterior; a de grande velocidade teve o augmento de 974,08 pesetas; a de pequena velocidade o de 20.233; a de productos eventuaes o de 1.822,25 pesetas.

As despesas, comparadas com as do anno precedente, accusam em 1916 um augmento de 32.766,14 pesetas, devido ao maior trafego, sendo a percentagem sobre os productos transportados de 70,35 contra 66,44 de 1915. O total das despesas foi de 268.581,74 pesetas.

O total dos lucros liquidos foi de 33.571,35 pesetas, o que deu margem á distribuição de um dividendo de 4 pesetas a cada uma das 6.250 accções que formam o capital da Companhia, ficando ainda o remanescente de 8.577,35 pesetas.

A media kilometrica dos productos foi de 6.719,59; a das despesas de 4.727,76 e a dos beneficios de 1.991,83 pesetas.

Desde fins de Outubro ultimo circulam regularmente os comboios em todo o trajecto da linha ferrea electrica de Barcelona a San Cugat de Vallés, pois em 27 d'esse mez foi inaugurado o troço que faltava, a partir de Las Plamas de Valvidriera.

Acha-se terminada, portanto, a parte mais laboriosa d'esta linha, que unindo a cidade condal com os importantes centros fabris de Sabadell e de Tarrasa, resolverá as difficuldades actualmente existentes para attender ao crescente trafego de mercadorias e de passageiros entre tão populosas cidades.

Italia

Acaba de constituir-se na Italia uma commissão intulada *Commissão do Trasmontano Italiano*, que tem por fim effectuar a ligação dos caminhos de ferro italianos com os dos paizes balkanicos, mediante um serviço de *ferry-boats* atravez do canal de Otrante, e a construção do caminho de ferro Valona-Monastir, que permittirá a continuidade ferro-viaria entre a Italia e a Macedonia, permitindo, portanto, a mais rapida communicação entre a Italia e Constantinopla.

Suissa

Os caminhos de ferro federaes realisaram augmentos de tarifas em 1912, 1914, 1915 e 1916, como temos dito opportunamente. O preço dos bilhetes de ida e volta, depois da guerra soffreu a sobretaxa de 20 % para as duas primeiras classes e de 75 % para a terceira.

A partir do 1.º de Maio de 1916 as assignaturas geraes receberam a sobretaxa de 10 %.

Desde 22 de Outubro, do mesmo anno, porém, um regimen ainda mais severo foi posto em vigor, com o fim de se poder fazer face a uma situação financeira pouco animadora, pois é previsto para o fim do anno corrente um deficit de mais de 80 milhões de francos, cuja amortisação em 30 annos, á taxa de 4 3/4 % exigirá 5.700.000 francos por anno.

Foram, portanto, estabelecidas as sobretaxas seguintes:

Zonas	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De 1 a 50 kilometros...	1 franco	0,75	0,50
De 51 a 100 "	2 "	1,50	1
De 101 a 200 "	3 "	2,25	1,50
Mais de 200	4 "	3	2

Os portadores de assignaturas geraes são igualmente submettidos a estas sobretaxas e ainda a uma taxa supplementar de 20 %.

As assignaturas ordinarias para percurso determinado, soffreram um augmento de 40 % sem prejuizo da sobretaxa cobrada nos comboios directos.

Os bilhetes simples pagam um supplemento de 5 centimos até 0,95 e de 10 centimos por cada franco.

Os bilhetes de ida e volta foram supprimidos.

OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAES DA SEMANA

LUIZA — 4 actos por Regina Badet

Ultimas exhibições dos 1.ºs capitulos do emocionante film:

A Seita Tenebrosa

A melhor producção dos tempos modernos



DUPLA ILLUMINAÇÃO

DA METADE DA COSTA

Pedir catalogos e orçamentos a:

BLACKMAN EXPORT C.º L.º

374, Euston Road—LONDON (N. W.)

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1917

COMP. PORTUGUEZA				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				VALLE DO VOUGA			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R		Lisboa	Barreiro	Lisboa		Porto	Braga	Porto		Espinho	Sarnada	Espinho	
8 10	7 41	6 15	7 23	6 30	7 5	6 30	7 10	8 22	10 30	4 5	6 46	5 45	9 6	4	7 31
10 5	11 34	8 12	9 25	8 15	8 50	7 40	8 15	10 12	12 53	8 15	10 10	8 36	3 46	12 20	7 40
5 30	7 19	12 5	1 14	10	10 35	9 30	10 5	5 10	7 1	11 58	2 40	Aveiro	Sarnada	Aveiro	
8 20	9 49	8 40	9 48	11 30	12 5	11 25	12	12 18	2 11	3 47	8 10	10	11 38	7	8 46
12 25	1 54	10 20	11 27	12 30	3 43	10 40	12 21					7 15	8 52	4 30	6 5
						12 40	4 15					Vizeu	Sarnada	Vizeu	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Coimbra	Louza	Coimbra		Porto	Valença	Porto		4 30	8 36	5 30	10 2
6 20	7 49	5 55	7 11	6 35	7 55	7 10	8 39	8 22	1 10	3 10	10 10	6 36	10 36		
b 9 13	10 20	7 25	8 43	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R		5 10	9 50	3 25	8 10				
10 30	11 50	8 9	9 56	8	4 45	2 55	11 50	8 22	1 33	4 26	10 10				
b 1 10	2 17	10 50	11 53	Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R		5 10	10 34	2 47	8 10				
3 30	6 50	12 20	1 36	5 30	11 15	4 30	10 9	Vianna	Valença	Vianna					
b 6 20	7 27	5 44	5	Caldas	Alfarellos	Caldas		8	10 1	5 10	7 23				
7 30	10 50	7 20	8 36	1 10	10 55	11 40	8 23	5 31	8 15	7 27	10 1				
h 12 30	1 45	11 20	12 36	Porto	Aveiro	Porto		7 50	9 50	4 5	6 46				
				7 9	8 36	4 40	7 40	Vianna	Monsão	Vianna					
C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré		2 5	4 55	5 25	9 32	8	10 45	4 26	7 20				
8	8 42	8 57	9 35	5 21	6 12			7 50	10 34	4 2	6 46				
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R		Porto	Ovar	Porto		Porto	Penafiel	Porto					
6	7 37	6 10	7 49	5 30	7 14	7 58	9 43	7 7	8 54	4 53	6 46				
1 40	3 25	4 11	5 40	Porto	Espinho	Porto		Porto	Marco	Porto					
a 5 20	6 59	8	9 26	4 26	5 20	6	7 6	9 52	12 44	3	5 50				
6 2	17 39	8 20	10 6	Mais os de Ovar e Aveiro.				Porto	Tua	Porto					
10 20	1 54			Lisboa-R	Val. d'Ale.	Lisboa-R		4 54	9 34	5 51	10 30				
12 16	1 45			8 50	7	8 28	6 36	Porto	Barca d'Alva	Porto					
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R		Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R		Porto	B. d'Alva	Regoa					
6	6 56	8 55	7 49	8 50	10 50	5	5 25	Regoa	Amarante	Porto					
9 30	9 57	8 44	9 36	Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R		8	11 5	7 55	10 30				
1 40	2 11	10 40	11 30	8 40	2 31	9 35	2 33	Regoa	V. Real	Regoa					
a 5 10	6 8	4 58	5 48	Entrone	T. Vargens	Entrone		Regoa	Vidago	Regoa					
6 2	6 58	9 14	10 6	8	1 19	4 40	9 40	12 45	4 20	11 45	3 10				
10 20	11 13	11 1	11 36	C. Branco	Covilhã	C. Branco		Pocinho	Carviães	Pocinho					
12 16	1 7			h 5 50	10 25	h 5 50	9 00	3 20	5 5	10 37	12 25				
Lisboa-P	B. Praia	Lisboa-P		Setil	Vendas Novas	Setil									
e 7 40	7 50	e 7 30	7 39	6	10 49	4 38	11 26								
e 5 10	5 29	e 5 20	5 30												
e 5 15	6 26	e 5 40	5 50												
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R													
6	8 46														
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R													
	8 54	11 36													
Lisboa-R	Entrone	Lisboa-R													
5 20	9 33	11 26	5 5												
Entrone	Alfarellos	Entrone													
4 25	2 10	1 57	10												
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R													
n 8 30	a 4 25	7 9	8 36												
8 50	11 3	o 1 03	10 20												
8 5	7 57	7 55	8 44												
8 40	d 12 40	a 9 25	2 33												

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Companhia da Mala Real do Pacifico

Continuam regularmente as viagens para a America do Sul.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º C. do Sodré, 84, 1.º

New York (directo)

Um paquete francez.

Agentes, Grey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

Um paquete francez.
Agentes, Grey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal, Flores e Corvo

Um paquete portuguez.
Agente, Germano S. Arnaud, C. do Sodré, 84, 1.º

A sahir de Leixões

Bahia, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.º

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Um paquete francez.
Agente, Diogo Joaquim de Matos, Rua Nova da Alfandega, 7.º

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFAS

A V I S O S A O P U B L I C O

ETC. ETC.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

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

AVISO AO PUBLICO

Deposito de mercadorias nas estações e estacionamento de vagões

Devido á anormal affluencia de tráfego, a demoras na retirada de mercadorias e a immobilisação de vagões, acham-se peçados os cais e linhas de algumas estações.

A fim de se melhorar, em beneficio do publico, o serviço de transportes, são tomadas, a partir de 12 de Janeiro de 1917, as seguintes disposições:

1.ª — São anuladas as concessões de armazenagens consignadas nas tarifas especiais internas e combinadas com linhas portuguezas de pequena velocidade nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra, Gaia e Caes do Rego, com excepção dos seguintes casos em que a Companhia concederá **dois dias de armazenagem gratuita á chegada**, além do prazo consignado no Art.º 146.º da Tarifa Geral.

Lisboa - Caes dos Soldados

Tarifa 2 — Mercadorias do grupo 1, quando destinadas a embarque, até ao maximo de 300 toneladas por consignatario.

Tarifa II — Mercadorias da 2.ª serie, até ao maximo de 50 toneladas. Para as batatas destinadas a embarque o maximo será de 100 toneladas.

Tarifa 13 — Mercadorias dos grupos 1, 2, 5 e 6, até ao maximo de 100 toneladas, não podendo ocupar espaço superior ao indicado na tarifa.

Tarifa P. 7 — Combinada com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro:

— Mercadorias da 2.ª e 9.ª secções quando destinadas a embarque, até ao maximo de 100 toneladas.

— Mercadorias da 11.ª secção, até ao maximo de 50 toneladas.

Tarifa N. B. 6 — Combinada com os Caminhos de Ferro da Beira Alta:

— Batatas até ao maximo de 100 toneladas.

— Cereais e legumes, até ao maximo de 50 toneladas.

Alcantara - Terra

Tarifa II — Mercadorias da 2.ª série, até ao maximo de 50 toneladas.

Tarifa N. B. 6 — Combinada com os Caminhos de Ferro da Beira Alta:

— Batatas até ao maximo de 100 toneladas.

— Cereais e legumes até ao maximo de 50 toneladas.

2.ª — Desde a mesma data, a **tarifa de armazenagens nas referidas estações e cais** será aplicada com as sobretaxas seguintes:

100 % para as mercadorias da 1.ª e 2.ª classes da Tarifa Geral.

50 % " " " " 3.ª " 4.ª " " " " "

São exceptuadas da applicação destas sobretaxas as mercadorias destinadas a embarque em Lisboa Mar.

A Companhia lembra que os transportes para embarque por Lisboa Mar, poderão ser expedidos para o embarque ser feito por intermedio da Exploração do Porto de Lisboa.

3.ª — O Caminho de Ferro reserva-se tambem o direito de, em caso de demora na retirada superior ao prazo gratuito da Tarifa Geral (24 horas para a grande velocidade e 48 para a pequena velocidade), fazer conduzir de qualquer das citadas estações e ainda de **Lisboa Rocio**, as remessas a domicilio dos consignatarios, nas condições da respectiva tarifa, ou, quando estes as não recebam, a fazê-las depositar em armazem apropriado que o Caminho de Ferro possa obter em qualquer local, ficando a cargo dos consignatarios, e portanto gravando as remessas, as despesas da sua condução e deposito, segundo as tarifas respectivas.

4.ª — As disposições indicadas no 2.º aditamento á Tarifa de Despesas Acessorias (Aviso ao Publico B. 2262) para os mezes de Agosto a Dezembro, são tornadas extensivas a todo o ano, para todas as estações da Companhia.

5.ª — Igualmente para todas as estações da linha, a expedição de mercadorias em vagão completo, com a carga por conta da Companhia, sómente será aceita com reserva pelos prazos de transporte.

6.ª — A Companhia reserva-se a faculdade de tornar extensivas a quaisquer estações a 1.ª e 2.ª das disposições dèste Aviso, quando o tenha por conveniente.

O presente Aviso entra em vigor sob a sanção provisoria das instancias officiais competentes.

Lisboa, 28 de Dezembro de 1916.

B. 2.697

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

Aviso ao Público

APEADEIRO DE AVANCA

1.º Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915

A partir de 15 do corrente, o apeadeiro de Avanca fica habilitado a fazer serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições:

- a) Não recebe nem expede volumes de peso indivisível superior a 100 quilogramas.
- b) Não expede nem recebe veículos nem animais (excepto os cães e aquêles que sejam taxados a peso, em conformidade com o Art. 53.º da Tarifa Geral).
- c) **Expedições** — Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a condução dos volumes para o local onde devam ser carregados
- d) **Chegadas** — Os consignatários retirarão as suas remessas, dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas.
- e) **Carga e descarga** — As operações de carga e descarga dos volumes de peso superior a 50 quilogramas deve ser feita por pessoal dos expedidores e consignatários, e de sua conta e risco.
- f) **Armazenagem gratuita** — O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa aplicada, a 6 horas contadas desde aquela em que os volumes fôrem depositados para expedir, ou da chegada do comboio em que fôram transportados.

As disposições que precedem anulam e substituem a nota n.º 7 do Aviso ao Público B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915.

Em tudo que não seja contrário ao que no presente Aviso se estipula, ficam em vigôr as disposições da Tarifa Geral.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1917.

B. 2.700

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 4.857

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

Aviso ao Público

4.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 20 do corrente as remessas de **carbonato de sodio natural** (*barrilha*) e **carbonato de sodio** (*sal de soda*) procedentes da ou destinadas à estação de **Povoa**, passam a desfructar dos preços da **4.ª série da tarifa especial interna n.º 10** de pequena velocidade, correspondentes às procedencias ou destinos de **Lisboa-Caes dos Soldados até Braço de Prata**.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial interna n.º 10 de pequena velocidade, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912, bem como os seus aditamentos.

Lisboa, 9 de Janeiro de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.702

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÊDE : ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PUBLICO**Serviço que presta a estação de Lisboa-Rocio**

2.º aditamento ao Aviso ao Publico B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915

A estação de Lisboa-Rocio presta serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em **grande velocidade** com sujeição às seguintes restrições:

Não recebe nem expede volumes de peso superior a 200 quilogramas, veículos, animais vivos (excepto cães e os taxados a peso em conformidade com o artigo 53.º da Tarifa Geral), mercadorias a granel, peixe fresco, salpicado, salgado ou em gelo (excepto o transportado por vendedores ambulantes com destino á linha de Cintra que continuará a ser aceito para transporte pelos comboios tramways que partem de Lisboa-Rocio até ás 10 horas) taras vazias provenientes de remessas que em cheio, tenham sido expedidas ou recebidas em Lisboa-Rocio ao abrigo de quaisquer tarifas que concedam o retorno de taras em condições especiais. (As taras vazias nestas condições serão recebidas ou expedidas, excepcionalmente, em qualquer das estações, Lisboa-Cais dos Soldados, Alcantara-Terra ou Campolide, á escolha do consignatário da remessa em cheio).

A's remessas de criação destinadas a Lisboa-Rocio será dado o seguimento necessario para serem conduzidas a destino exclusivamente por comboios que normalmente chegarem a Lisboa-Rocio de noite, no periodo que vae das 22 ás 7 horas.

As remessas de peixe de Lisboa para as estações além de Cacem até Torres Vedras e da linha de Torres Vedras á Figueira e Alfaias ou inversamente, serão expedidas ou recebidas na estação de Lisboa-Cais dos Soldados.

As disposições que procedem anulam e substituem a nota N.º 19 do Aviso ao Publico B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1917.

B. 2.710

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 4.857

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

Aviso ao Público**4.º ADITAMENTO.**

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 1 de Março de 1917 serão observadas no transporte de **polvoras e explosivos** as seguintes disposições:

1.º Documentos e licenças exigidos. — Compete ao expedidor fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessárias para o transporte, declinando a Companhia toda a responsabilidade por qualquer falta nesse sentido.

§ unico. A título de prevenção se diz que, além das licenças exigidas pelo decreto n.º 2241 de 29 de Fevereiro de 1916, o expedidor deve prevenir por escrito a Direcção Fiscal da Exploração dos Caminhos de Ferro da natureza da mercadoria e da data em que se deve realizar o despacho.

2.º Prazos para a entrega das notas de expedição. — As notas de expedição relativas ao transporte de substancias explosivas deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes da remessa.

3.º Recepção e entrega de remessas. — A recepção e entrega das substancias explosivas nas estações efectuar-se-ha unicamente entre o nascer e o pôr do sol. Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite será entregue na estação duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

4.º Carga e descarga. — A carga e descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

5.º Restrição a um vagão por comboio. — Não é permitido o transporte em cada comboio mixto de mais de um vagão carregado de substancias explosivas.

6.º Marcas e rotulos. — Todos os volumes contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da Tarifa especial interna n.º 4, deverão ter nas faces exteriores um rotulo com a marca da fabrica, pêso, natureza do produto que contiverem, data do fabrico, e uma tarja com a palavra **perigo** bem distinta.

Todos os cunhetes e barris deverão ser selados com selo de chumbo, colocado a frio, a fim de se garantir a sua inviolabilidade.

Além disso os expedidores terão de apresentar, juntamente com as notas da expedição, dois rotulos de papel vermelho com as palavras **polvoras** ou **explosivos** conforme o caso, impressos a preto em caracteres bem visiveis para serem afixados no vagão.

7.º Responsabilidades. — A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por accidentes, danos ou inconvenientes que resultem da falta de cumprimento das disposições legais não justificadas no presente Aviso, ou da natureza propria da mercadoria.

Fica pelo presente anulado o Aviso ao Público B. 2609 de 9 de Julho de 1916, continuando em vigor, em tudo o que não fôr contrario ao disposto no presente Aviso, as disposições da tarifa especial interna n.º 4, de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Janeiro de 1917, bem como dos seus 1.º e 2.º aditamentos.

Lisboa, 24 de Fevereiro de 1917.

B. 2.720Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 870

930 exemplares

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO**TRANSPORTE DE PESCARIAS EM GRANDE VELOCIDADE**

A começar em 1 de Abril de 1917 os preços reduzidos que as tarifas especiais internas ou combinadas desta Companhia estabelecem para o transporte, **em grande velocidade**, das remessas constituídas por mariscos ou peixe fresco, salpicado ou sêco, de qualquer especie, serão applicados sempre que, encontrando-se essas remessas em tudo o mais ao abrigo das respectivas tarifas, delas não faça parte algum volume de pêso superior a 80 quilogramas.

Se nelas houver algum volume de mais de 80 quilogramas serão consideradas como simples remessas de «recovagem» e taxadas como tal pelos preços das tarifas em vigor.

O presente anula e substitue os Avisos ao Publico B 2471 e B 2472 de 12 de Abril de 1915.

Lisboa, 15 de Março de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.733

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 2.474/2.473

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

Sobretaxas - Minimos de percepção - Comboios
especiais de mercadorias

Pelo presente se faz publico que esta Companhia, devidamente autorizada, fará entrar em vigor as disposições seguintes:

- 1.^a — **Sobretaxas** — As que se acham em vigor, segundo o Aviso ao Publico B. 2713 de 10 de Fevereiro de 1917, caducam em 30 de Abril proximo. Desde 1 de Maio proximo futuro até 30 de Abril de 1918 todas as tarifas internas e todos os participes correspondentes a esta Companhia nas tarifas combinadas ficam sujeitos á sobretaxa de 40 %, sem isenção alguma. Esta sobretaxa será cobrada por fracções indivisiveis de \$01.
- 2.^a — **Minimo de percepção por tonelada e quilometro**: — Desde 1 de Maio proximo futuro os preços das tarifas especiais internas em vigor, ficam sujeitos ao minimo de cobrança de transporte de \$01 por tonelada e quilometro. Este minimo de cobrança é isento de qualquer sobretaxa.
- 3.^a — **Comboios especiais de mercadorias por grupos de 14 vagões, minimo** — As mercadorias são taxadas pelas tarifas applicaveis de pequena velocidade, com sujeição ao minimo de \$01 por tonelada e quilometro.
Pela aceleração do transporte será cobrada uma taxa suplementar de \$01 por tonelada e quilometro com sujeição ao minimo de cobrança de 150\$00 por cada comboio. Estas cobranças por aceleração de transporte são isentas de qualquer sobretaxa.
A composição de cada comboio poderá ser constituida por vagões provenientes de qualquer estação do itinerario do comboio. A taxa do transporte será estabelecida por cada vagão segundo a estação donde proceda, mas a taxa de aceleração será processada como se todos os vagões procedessem da estação de origem do comboio.
A Companhia reserva-se a faculdade de não fazer estes comboios especiais.
Para a realização destes combois especiais deverão os interessados dirigir-se ao Engenheiro em Chefe da Exploração, estação de Santa Apolonia, Lisboa.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geral, especiais internas e combinadas e de despesas accessorias.

O presente substitue e anula os Avisos ao Publico B. n.ºs 2.474 e 2.475 de 19 e 23 de Abril de 1915 respectivamente, B. 2.574 de 28 de Fevereiro de 1916 e B. 2.713 de 10 de Fevereiro de 1917.

Lisboa, 31 de Março de 1917.

B. 2.743

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tralego
Expediente n.º 1640/981

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

ADITAMENTO

À

TARIFA ESPECIAL TEMPORARIA N.º 7-BIS DE GRANDE VELOCIDADE

BILHETES ESPECIAIS DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

PARA VIAGENS DE RECREIO EM DOMINGOS E DIAS DE FERIADO OFICIAL

A partir de 1 de Maio de 1917 e até aviso em contrario, fica suspensa a aplicação da tarifa especial acima indicada.

Lisboa, 2 de Abril de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.755

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes Limitada

TARIFA DE CAMIONAGEM EM LISBOA

Em applicação desde 15 de Abril de 1917

TRANSPORTES DE OU PARA Domicilio e Despachos Centrais

ARTIGO 1.º (a)

Transporte de passageiros e bagagens chegados a Lisboa — Posto de Desinfecção por via marítima

Para facilitar aos passageiros chegados a Lisboa por via marítima a aquisição rápida de bilhetes de caminho de ferro e despacho immediato das suas bagagens para as estações a que se destinem, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com as instancias competentes, estabelece dentro do posto de Desinfecção, situado no Cais de Santos, um posto de venda de bilhetes e despacho de bagagens que se denominará Lisboa-P. sto de Desinfecção.

Neste Posto que funcionará como uma dependencia da estação de Lisboa-Rocio e apenas estará aberto ao serviço nos dias da chegada de paquetes cujos passageiros desembarquem no Cais de Santos (Posto de Desinfecção) serão vendidos a estes passageiros bilhetes da tarifa geral de Lisboa-Rocio para as estações desta Companhia ou das linhas portuguezas combinadas e bem assim bilhetes de tarifas internacionais combinadas com linhas espanholas e francesas que sejam applicaveis a procedencias de Lisboa-Rocio. Ali se fará tambem o despacho directo (provisorio ou definitivo) das bagagens registadas para a estação de destino indicada no bilhete previamente adquirido ou para qualquer estação de paragem que o passageiro indique, desde que o bilhete adquirido faculte essa concessão.

Os preços dos bilhetes adquiridos em Lisboa-Posto de Desinfecção e do transporte de bagagens ali registadas serão os que as tarifas em vigor estabelecem para as procedencias de Lisboa-Rocio, cobrando-se, á parte, as despesas inerentes ao percurso entre as estações de Lisboa-Posto de Desinfecção e Lisboa-Rocio que ficam subordinadas ás seguintes condições:

1.ª — **Passageiros** — A pedido dos passageiros a Empresa Geral de Transportes Limitada, prestar-se-ha a promover a sua condução em automoveis ou carruagens entre Lisboa-Posto de Desinfecção e Lisboa-Rocio ou domicilio sem pagamento de qualquer sobretaxa além dos preços estabelecidos pela tabela camararia em vigor para este genero de transportes.

2.ª — **Bagagens** — O transporte de bagagens pertencentes aos passageiros a que se refere a condição 1.ª deste Artigo que, registadas ou não, tenham de seguir de Lisboa-Posto de Desinfecção para Lisboa-Rocio, será feito sob inteira responsabilidade da Empresa Geral de Transportes Limitada, que por este serviço cobrará as seguintes importancias:

Por cada volume de bagagem registada, seja qual fôr a sua dimensão ou peso.....	530
Por cada volume de bagagem de mão.....	540

Estes preços compreendem todas as operações desde a entrega dos volumes na sala da Alfandega para visita aduaneira, até a sua entrega ao caminho de ferro (bagagens registadas) ou ao passageiro (volumes de mão), na estação Lisboa-Rocio.

(a) O serviço previsto neste Artigo 1.º só entrará em execução em data que oportunamente será annunciada ao publico.

§ unico. — Aos passageiros que de Lisboa-Posto de Desinfecção não sigam directamente a Lisboa-Rocio para tomar o comboio e desejem desembaraçar-se dos seus volumes de mão á chegada a Lisboa-Posto de Desinfecção, facilitar-se-ha a arrecadação desses volumes na «Consigne» de Lisboa-Rocio, aonde serão conduzidos pela Empresa Geral de Transportes Limitada, mediante o pagamento do preço antes indicado para o transporte de volumes não facturados (§10 por volume).

Os volumes assim arrecadados deverão ser reclamados pelos passageiros no guichet da «Consigne» em Lisboa-Rocio onde lhe serão entregues em troca da respectiva senha que lhe terá sido fornecida na estação de Lisboa-Posto de Desinfecção ao deixarem ali os volumes, mediante pagamento das taxas de arrecadação de volumes portateis estabelecidas na tarifa de Despezas Acessorias.

ARTIGO 2.º

Transporte de passageiros e bagagens desde ou para a estação de Lisboa-Rocio

§ 1.º Transporte de passageiros em automoveis ou carruagens

A pedido dos passageiros a Empresa Geral de Transportes Limitada prestar-se-ha a promover a sua condução em automoveis ou carruagens desde a estação de Lisboa-Rocio a domicilio ou vice-versa sem pagamento de qualquer sobretaxa além dos preços estabelecidos pela tabéla camararia em vigor para este genero de transportes.

§ 2.º Transporte de bagagens

a) Bagagens transportadas em comum

Preços de camionagem, compreendidas todas as despesas desde a estação até á residencia dos passageiros

	1.ª zona	2.ª zona	3.ª zona
1 volume	§25	§30	§40
2 volumes	§40	§50	§60
3 volumes	§50	§60	§85
Cada volume mais	§07	§10	§15

Bagagens a expedir

O serviço de camionagem destes volumes será feito nas seguintes condições:

1.ª — O passageiro que queira utilizar os serviços facultados por esta tarifa, deverá fazer o aviso com a antecipação abaixo designada, indicando o seu nome, morada, quantidade de volumes e comboio em que deseja seguir viagem:

	Horas
1.ª zona	2-30
2.ª »	3-30
3.ª »	4-30

Locais onde deve ser feito o aviso: Na estação do Rocio (escritorio do informador) — Escritorio da Empresa Geral de Transportes Limitada, Rua da Conceição, 159 — 1.º ou nos Despachos Centrais situados nos seguintes pontos: Rua do Crucifixo 15 e 17, Rua dos Bacalhoeiros 74 e Praça de D. Luiz (ao Aterro) 18 e 19 — e em todas as estações de despacho Central que vão sendo abertas ao publico.

2.ª — O aviso pode ser feito por carta, telegrama, telefone ou qualquer outro meio que convenha ao passageiro, sendo contudo obrigatorio o preenchimento do boletim-requisição em qualquer dos locais ou na residencia do passageiro, no acto da entrega dos volumes ao camionista que em troca lhe entregará a respectiva senha numerada, com indicação dos volumes recebidos.

3.^a — Estes volumes serão entregues na estação de Lisboa-Rocio á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, mediante despacho provisorio. A senha do despacho provisorio será devidamente sobrescritada e deverá ser procurada pelo passageiro no escritorio do informador na estação de Lisboa-Rocio onde lhe será entregue em troca da senha do camionista e contra pagamento da taxa de camionagem que corresponda segundo a tabéla de preços respectiva.

4.^a — Os passageiros poderão utilizar o serviço do camionista para a compra de bilhetes, despacho definitivo de bagagens, deposito de volumes de mão na «Consigne», de maneira a não se preocuparem mais com os serviços necessarios para o seu embarque, bastando para isso fazer essa indicação no respectivo boletim-requisição. Por este serviço, seja qual fôr o numero de bilhetes e volumes de bagagem, cobrar-se-ha apenas \$10 (dez centavos).

Todos os documentos, bilhetes, senhas de bagagem, senhas de deposito de volumes na «Consigne», serão entregues ao passageiro dentro de envelope no escritorio do informador de Lisboa-Rocio onde pagará a importancia do debito, isto é, o preço dos bilhetes e do transporte da bagagem em caminho de ferro, o preço da camionagem e a sobretaxa de \$10 fixada nesta condição 4.^a

Bagagens chegadas

Quando as bagagens não venham despachadas a domicilio, o passageiro poderá utilizar o serviço previsto na presente tarifa, bastando entregar na ocasião do desembarque a senha da sua bagagem no escritorio da Empresa Geral de Transportes Limitada, na sala do vestibulo superior da estação de Lisboa-Rocio ao respectivo empregado, cumprindo a formalidade do preenchimento do boletim-requisição.

O camionista entregará os volumes em casa do passageiro no praso maximo de 1 hora para a primeira zona, 2 horas para a segunda e 2 horas e meia para a terceira.

Consideram-se os volumes em poder do camionista só depois do passageiro ter cumprido as formalidades da Alfandega

b) Transporte de bagagem em carro reservado

Mediante a taxa de carroça completa, segundo a tabéla seguinte, teem os passageiros a faculdade de requisitar por escrito, ao camionista, carro reservado para o transporte das suas bagagens, uma vez que a requisição seja entregue em qualquer dos locais designados na alinea a) dèste paragrafo, até ás 17 horas, para serviço aos comboios da noite; até ás 21, para os comboios do dia imediato.

Preços por carroça reservada

Designação das carroças	1. ^a zona		2. ^a zona		3. ^a zona	
	Dia	Noite	Dia	Noite	Dia	Noite
Carroça pequena, carga maxima 750 kilogramas.. .. .	\$60	\$90	\$80	1\$20	1\$10	1\$70
Carroça baixa, carga maxima 1.500 kilogramas.. .. .	1\$00	1\$30	1\$30	2\$00	1\$80	2\$70
Carroça grande, carga maxima 2.500 kilogramas.. .. .	1\$80	2\$70	2\$30	3\$50	3\$20	4\$80

ARTIGO 3.^o

Volumes de peso não superior a 10 quilogramas, cujo transporte no caminho de ferro se faça ao abrigo de tarifas especiais, tanto internas como combinadas, que incluam o transporte a domicilio em Lisboa

Pela condução dèstes volumes a domicilio, nada terá o camionista a cobrar do publico.

Considerar-se-hão como domicilio e incluídos nessas tarifas, quando os não designem, os Despachos Centrais de Lisboa, tanto para o caso de consignaço de volumes como para a sua expedição, uma vez que as remessas estejam ao abrigo das referidas tarifa especiais.

O serviço de camionagem no transporte dèstes volumes será feito o mais rapidamente possivel e sempre no mesmo dia em que os volumes forem entregues ao camionista, seja pelos expedidores, seja pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, segundo os casos. A este serviço será dada a preferencia sobre outras quaisquer remessas.

Nèstes transportes, o serviço de camionagem é considerado como sendo propriamente serviço do caminho de ferro, regulado em tudo pelas condições das referidas tarifas especiais.

ARTIGO 4.º

A) Recovagens, animais pequenos transportados a peso no caminho de ferro, moeda de cobre ou bronze a peso e mercadorias não especificadas nas alíneas B) e C).

**Preços da camionagem desde ou para as estações de Lisboa-Rocio
ou Cais dos Soldados e Cais do Sodré**

Quilogramas	1.ª zona		2.ª zona		3.ª zona	
	Despachos Centrais, lojas e armazéns	Andares superiores	Despachos Centrais, lojas e armazéns	Andares superiores	Despachos Centrais, lojas e armazéns	Andares superiores
Até 40	\$12	\$15	\$15	\$18	\$22	\$25
De 41 a 60.	\$14	\$18	\$18	\$22	\$25	\$29
» 61 » 80.	\$16	\$22	\$20	\$26	\$28	\$34
» 81 » 100	\$18	\$26	\$23	\$31	\$32	\$40
Cada 20 mais	\$01,4	\$01,6	\$01,8	\$02	\$02,6	\$02,8

N. B. — A divisão das zonas da cidade está regulada pelo roteiro anexo desta tarifa.

B) Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 200 quilogramas por metro cubico), materias explosivas, inflamaveis ou perigosas, garrações cheios ou vazios, mobilia engradada e mobilia a granel, (esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento): — Duplo dos preços da alínea A).

C) Quadros, espelhos, estatuas, moveis artisticos, instrumentos de musica, objectos de arte em geral e mobilia a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até às estações de caminho de ferro. Transporte em carros proprios almofadados: — Triplo dos preços da alínea A).

EXCEPÇÕES — Não estão ao abrigo desta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com o camionista, as expedições de: animais não transportados a peso, volumes de peso indivisivel superior a 600 quilogramas; volumes de dimensões superiores a metros 2,50 de comprimento ou metros 1,20 de largura; volumes que, sendo de peso superior a 60 quilogramas, hajam de ser conduzidos a pontos sem acesso regular e pratico para as carroças.

CONDIÇÕES ESPECIAIS DOS ARTIGOS 2.º, 3.º E 4.º

Serviço dos Despachos Centrais de Lisboa

1.ª — Nos Despachos Centrais em que se estabeleça a venda de bilhetes e despacho de bagagens, será este serviço regulado por meio de Avisos afixados nos referidos Despachos.

2.ª — Desde 1 de Abril até 30 de Setembro, estarão os Despachos Centrais abertos para o serviço de grande e pequena velocidade, das 7 horas às 18; desde 1 de Outubro até 31 de Março, das 8 às 17.

3.ª — Estarão sempre à disposição do publico, nos Despachos Centrais, livros em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão, tambem, ser enviadas directamente ao Engenheiro em Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação de Santa Apolonia.

4.ª — As expedições de ou para os Despachos Centrais, ficam sujeitas às disposições das tarifas e regulamentos em vigor no caminho de ferro.

Expedições de qualquer estação, consignadas directamente a domicilio em Lisboa

1.^a — A camionagem poderá ser paga á expedição ou a pagar no destino ao camionista ou aos seus representantes.

No primeiro caso, as estações applicarão os preços da 2.^a zona, quando não seja praticamente possível a applicação do preço da zona correspondente.

No segundo caso, será a taxa de transporte a domicilio a da zona em que este fôr situado.

A camionagem dos objectos destinados a Lisboa, a que sejam applicaveis as alíneas B) e C) do artigo 4.^o ou transportados por ajuste especial com o camionista, será sempre paga directamente a este pelos consignatarios.

2.^a — A entrega nos domicilios será feita no mesmo dia em que as remessas forem entregues ao camionista pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, conforme o caso.

Sendo endereçadas ao mercado da Praça da Figueira, serão as remessas entregues pelo camionista dentro do prazo maximo de três horas, contado da hora em que lhe sejam entregues pela estação de chegada.

3.^a — Ao expedidor de qualquer remessa para Lisboa que deseje que a entrega ao consignatario seja feita no domicilio deste, bastará escrever na nota de expedição a palavra *domicilio* na parte da nota reservada a esse fim.

Tratando-se de bagagens, a requisição do transporte a domicilio será feita pelo passageiro num impresso que as estações facultam gratuitamente.

4.^a — As expedições consignadas a domicilio poderão ser retiradas nas estações de caminho de ferro, quando os destinatarios a tempo o requisitem, sendo contudo, cobradas na integra, as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou portes a pagar.

Transporte a domicilio, a pedido dos destinatarios, de expedições consignadas ás estações de Lisboa-Rocio, Cais dos Soldados ou Cais do Sodré

Os pedidos ou requisições dos destinatarios ao camionista, deverão ser acompanhados dos documentos do caminho de ferro para a retirada das remessas (senhas, recibos supplementares, avisos de chegada ou talões) segundo os regulamentos da Companhia, sendo o recibo das remessas assinado pelo consignatario nos termos e condições em vigor. O camionista passará recibo destes documentos e cobrará dos consignatarios, além do que estipula a tarifa, mais \$03 por cada remessa, a titulo de pagamento de impressos.

Recepção, nos domicilios, de expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro

A Empresa Geral de Transportes Limitada encarrega-se, mediante requisição apresentada nos seus Despachos Centrais, de ir buscar aos domicilios expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro.

As taxas correspondentes a este serviço, isto é, pelo transporte dos domicilios ao Despacho Central mais proximo e deste á estação de caminho de ferro, serão as estabelecidas na alínea A) do artigo 4.^o da presente tarifa para o transporte entre as estações do Caminho de ferro e os despachos Centrais, aumentadas de 50 % (cincoenta por cento).

1.^a — As expedições serão entregues pelo camionista na estação de partida no prazo maximo de 24 horas, depois de recebida a requisição do expedidor.

As requisições serão entregues nos Despachos Centrais ou nos escritorios do camionista acompanhadas das respectivas notas de expedição devidamente preenchidas.

2.^a — Os expedidores receberão dos representantes do camionista, quando lhes entregarem as remessas, uma senha provisoria que depois será trocada pela senha definitiva da expedição.

3.^a — O camionista poderá recusar-se a fazer o serviço a que se refere este capitulo quando entenda que o valor das remessas não cobre os gastos de camionagem e de transporte pelo caminho de ferro, e o remetente não queira, neste caso, satisfazer previamente a respectiva importancia ou prestar garantia que o camionista aceite como idonea e sufficiente.

CONDIÇÕES GERAIS

1.^a — As expedições de grande velocidade para os Despachos Centrais de Lisboa ou consignadas directamente a domicilio nesta cidade, só serão aceitas para transporte pela estação de Lisboa-Rocio ou Cais do Sodré, segundo a procedencia das remessas. As expedições de pequena velocidade de iguais consignações, serão dirigidas pelas estações de Lisboa-Cais dos Soldados ou Cais do Sodré e igualmente conforme a procedencia das remessas.

2.^a — **Despachos de importação** — As remessas sujeitas a direitos alfandegários de importação e consignadas directamente a domicilio serão despachadas pela Agencia Aduaneira da Companhia, que desempenhará esse serviço nas condições e usos da respectiva tarifa, ficando a cargo do camionista, quando as remessas estejam despachadas, o seu transporte a domicilio.

3.^a — **Despachos de consumo** — O camionista encarrega-se dos despachos de consumo em Lisboa das remessas que, d'elles cativas, sejam consignadas a domicilio ou aos Despachos Centrais, abonando as quantias necessarias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros, sem aumento algum por este facto das importancias seguintes, que perceberá a titulo de comissão por este serviço:

Expedições que não pesem mais de 200 quilogramas, por expedição.....	\$05
Expedições de mais de 200 quilogramas, por expedição.....	\$10

N. B. — O pagamento ao camionista das despesas abonadas por despachos ou outros gastos de Alfandega, será feito contra entrega dos respectivos documentos aduaneiros.

4.^a — Os gastos referentes a despachos na Alfandega, a respectiva comissão e quaisquer outras despesas extranhas ao caminho de ferro e a camionagem, serão pagas pelos expedidores ou consignatarios directamente ao camionista ou seus representantes.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar sufficiente para garantir os gastos de despacho e outros que o camionista tenha que satisfazer, terá este a faculdade de não efectuar essas operações sem que o destinatario lhe pague antes a respectiva despesa ou devidamente garanta esse pagamento.

As remessas nestas condições que não forem retiradas das estações de caminho de ferro, ficarão, contudo, sujeitas ao pagamento da taxa de camionagem e, expirados os prazos de entrega que marca a presente tarifa, ao pagamento dos direitos de armazenagem estabelecidos no caminho de ferro.

5.^a — Os volumes selados ou fechados á chave, consignados a domicilio, só poderão sair da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização escrita do destinatario para desselagem ou arrombamento, salvo se os proprios destinatarios quizerem presenciar o despacho prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatarios cumpram estes preceitos; e os respectivos direitos de armazenagem são contados desde que expirem, segundo os casos, os prazos de entrega estipulados nas respectivas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

6.^a — Quaisquer demoras devidas a embarços no despacho das remessas na Alfandega, seja o que fôr que lhes dê causa, são completamente estranhas á responsabilidade do caminho de ferro e do camionista, não influindo por fórma alguma na contagem dos prazos de transporte e entrega, marcados pela presente tarifa.

7.^a — Pelas consequencias da pouca clareza, exactidão ou precisão que haja da parte dos expedidores na indicação dos nomes e moradas dos destinatarios, declinam a Companhia e o camionista toda e qualquer responsabilidade.

Quando o ponto que o remetente escolha para a entrega da remessa, não seja a morada do consignatario (que em todo o caso tem de ser mencionada na nota de expedição) terá o dito remetente que indicar, por escrito, na nota de expedição, o seguinte: *Para ser entregue na (rua, praça, travessa, etc.) de n.º*, aliás será a remessa levada á casa que se declare ser morada do consignatario.

8.^a — Os volumes que pelo seu peso ou dimensões não possam ser carregados por um homem, serão entregues ou recebidos nos domicilios, á porta da rua.

A sua condução para dentro das casas poderá, contudo, ser feita pelo pessoal do camionista, mediante prévio ajuste com este.

9.^a — Quando, por motivos alheios á responsabilidade do camionista, as carroças ou os portadores forem demorados mais de 30 minutos á porta dos domicilios, acrescerá ás taxas desta tarifa um suplemento na razão de \$10 por fracção indivisivel de 15 minutos de demora.

Ultrapassando esta demora suplementar uma hora ou havendo recusa de tomar entrega, as carroças ou os portadores retirar-se-hão, sendo as remessas reconduzidas aos Despachos Centrais e ficando ali depositadas durante 10 dias á ordem dos consignatarios, mas cativas do pagamento de todos os debitos que as gravem, dos quais farão parte: o suplemento pela presente condição estipulado, uma nova taxa de camionagem igual á da condução a domicilio e os direitos de armazenagem cuja cobrança corresponder.

Findo que seja o praso de 10 dias acima estipulado, serão as remessas consideradas como abandonadas e entregues pelo camionista ao Serviço das Reclamações da Companhia, applicando-se-lhes as condições em vigor para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

Tratando-se de remessas a retirar dos domicilios para expedir pelo caminho de ferro, será a requisição considerada sem effeito, na parte do serviço de camionagem, quando se derem nos domicilios as demoras previstas

nesta condição, ficando o camionista livre de exercer os seus direitos contra os requisitantes a fim de os compellir, querendo, ao pagamento da indemnisação que lhe seja devida.

10.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ella trata, regulados pelas disposições legais applicaveis ao caminho de ferro, em especial pelas tarifas geral e de despesas accessorias em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A presente anula e substitue a tarifa de camionagem em Lisboa em applicação desde 10 de Março de 1913, mantendo-se contudo em vigor para os efeitos de applicação da presente tarifa, da qual se constitue anexo, a «Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem» publicada em Março de 1913.

Lisboa, 4 de Abril de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO**16.^a AMPLIAÇÃO**

A

TARIFA ESPECIAL P. N.º 11 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 15 de Junho de 1917, esta Companhia e a Administração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, só se obrigam a fornecer vagões descobertos para o transporte de **madeiras, feno, erva, palha e pasto**, a que fôr applicavel a tarifa especial combinada P. N.º 11 de pequena velocidade, em vigor desde 5 de Agosto de 1904, e declinam, desde a mesma data, toda e qualquer responsabilidade pelas avarias de molha ou de incendio que possam dar-se emquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer em transito quer estacionada.

Os expedidores poderão, porem, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados, que serão transportados nas condições das respectivas tarifas de despesas accessorias.

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da tarifa especial P. N.º 11, bem como as suas ampliações e alterações.

Lisboa, 14 de Maio de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.767

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 682

950 exemplares

2:147 exemplares

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

AVISO AO PUBLICO

Restrições no serviço que prestam algumas estações e apeadeiros desta Companhia

4.º Aditamento ao Aviso ao Publico B. 2557 de 30 de Dezembro de 1915

A fim de facilitar tanto quanto possível os transportes referentes ás estações onde o serviço vae sofrer alteração, ficam, até novo aviso, as restrições indicadas no Aviso ao Publico B. 2769, de 26 de Maio ultimo, substituídas pelas seguintes:

Estações e apeadeiros	Serviço que prestam	
Alcaide.....	Serviço de passageiros e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Almalaguez.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes
Alverca.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Barquinha.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes
Benespera.....	e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Cae Agua.....	e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	(a)
Carcavellos.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	(a)
Caxias.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	(a)
Cruz Quebrada.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	(a)
Dafundo.....	e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	(a)
Formoselha.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	(a)
General Torres.....	sem bagagem.....	(a)
Lares.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes
Mouriscas.....	e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Oliveiras.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	(a)
Santo Aleixo.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes
Santo Amaro.....	e bagagens (ficando a cargo do publico a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Santos.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes
Trémova.....	sem bagagem.....	
Valle de Prazeres.....	Expede e recebe bagagens e mercadorias em g. v. ou p. v. limitadas ao maximo de 30 quilogramas por volume e de 100 quilogramas por expedição (b).....	Venda limitada de bilhetes (a)
Villa Nova d'Anços.....	sem bagagem.....	Não vende bilhetes

(a) Entende-se por **venda limitada** a venda a determinados comboios. Nas estações e apeadeiros correspondentes será afixado junto ao «guichet» um aviso indicando quais os comboios para que se vendem bilhetes.

(b) **Póde expedir** bagagens e remessas de grande velocidade com mais de 100 quilogramas de peso ou em volumes de peso superior a 30 quilogramas se os expedidores se prestarem a fazer gratuitamente as operações de manutenção á partida.

N. B.—Os passageiros que embarcarem sem bilhete por estar fechada a bilheteira da estação ou apeadeiro donde partirem, pagarão em transito, ao revisor do comboio, o custo da sua passagem sem acrescimo da sobretaxa correspondente a falta de bilhete.

As disposições do presente Aviso substituem as do Aviso B. 2769 de 26 de Maio de 1917 e entrarão em vigor no dia 10 do corrente mês.

Lisboa, 4 de Junho de 1917.

B. 2.775

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1.857

990 exemplares

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, do Minho e Douro, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (linha de Vizeu)

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL P. N.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes colectivos para grupos de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe

Desde 1 de Outubro de 1917 as condições 1.ª e 8.ª da tarifa acima citada são substituídas pelas que a seguir se indicam:

Condição 1.ª — Estes bilhetes só poderão ser utilizados por grupos de trabalhadores em número não inferior a 12 (passageiros de mais de 7 anos de idade) representados por um chefe ou capataz, quando se deslocarem para ir tomar parte em trabalhos agrícolas, de pesca ou quaisquer outros da sua especialidade ou deles regressem à sua residência habitual. O chefe do grupo requisitará os bilhetes na estação de partida 12 horas, pelo menos, antes da hora regulamentar da saída do comboio que o grupo tiver de utilizar.

Esta antecedência é reduzida a 6 horas quando na estação de partida tenha origem o comboio a utilizar.

As Administrações reservam-se o direito de exigir a justificação do fim da viagem, quer por um certificado da autoridade administrativa do local da procedencia do grupo, quer por declaração escrita de quem tiver contractado os trabalhadores. As Administrações não se dispensarão de usar deste direito quando os grupos procedam de estações que servem cidades.

Não serão vendidos bilhetes desta tarifa para trajectos dentro das linhas de uma só das Administrações combinadas.

Condição 8.ª — Nos dias em que se realisarem serviços especiais não serão vendidos bilhetes desta tarifa para as estações ou apeadeiros que sirvam as localidades onde se realisem as festas, feiras ou diversões que motivam esses serviços especiais.

Além disto as Administrações reservam-se a faculdade de recusar a venda de bilhetes desta tarifa, para qualquer comboio, sempre que da admissão de tais grupos entendam haver inconveniente para o serviço geral.

Lisboa, 29 de Agosto de 1917.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.816

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 684

256 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Aviso ao Público

Sendo a Companhia, por motivos de notoria força maior, obrigada a substituir o carvão pela lenha, como combustivel nas suas maquinas, e sendo impossivel evitar por completo a fuga de faúlhas, apesar de empregados todos os meios para esse efeito, faz-se público que a Companhia declina, por uma fórma geral e immediata, toda a responsabilidade pelas consequencias de incendios sobre mercadorias entregues á sua guarda ou em transporte, quando a esse transporte seja aplicada alguma das tarifas especiais de grande ou pequena velocidade, internas ou combinadas.

Lisboa, 8 de Novembro de 1917.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.837

Exploração - Serviço do Trafego
Expediente n.º 1152

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO**Serviço que presta a estação de Lisboa-Rocio**

6.º Aditamento ao Aviso ao Público B. 2557 de 30 de Dezembro de 1915

A começar em 15 do corrente e até aviso em contrario, a estação de Lisboa-Rocio **não expede nem recebe** remessas constituídas por qualquer das seguintes mercadorias:

Azeitona — Batata — Castanha — Coiros — Mobilia — Palha — Ferragens

As remessas desta natureza devem ser encaminhadas pela estação de Lisboa-Cais dos Soldados, tendo-se em conta que, enquanto vigorarem em Lisboa-Rocio as disposições que no presente se annunciam, serão applicadas excepcionalmente ás remessas de **Azeitona, Batata e Castanha**, destinadas a entrega nos mercados ou nos domicilios, embora transitando pela estação de Lisboa-Cais dos Soldados, os preços correspondentes ao trânsito por Lisboa-Rocio, isto é, os da tabela A da tarifa especial n.º 24 de grande velocidade.

Em tudo o que não seja contrario ao que no presente se estipula continuam em vigor as disposições do Aviso ao Público B. 2710 de 1 de Fevereiro de 1917.

Lisboa, 1 de Novembro de 1917.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.848

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

T A R I F A S

A V I S O S A O P U B L I C O

ETC. ETC.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º 1 — Grande velocidade

(Aprovada por Despacho Ministerial de 31 de Julho de 1913)

Em vigor desde 15 de Setembro de 1913

Recovagens e géneros frescos

Por expedições do peso mínimo de 10 quilogramas ou pagando como tal

Preços de aplicação geral

§ 1.º

Recovagens e mercadorias não designadas nos parágrafos seguintes (exceptuando expedições de bagagens, dinheiro e valores, gado e animais vivos, transportes fúnebres, veículos de qualquer espécie e matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas), bicicletas e triciclos, automóveis ou não automóveis

1.ª série

§ 2.º

Água potável, salgada ou mineral; alhos, arbustos e plantas vivas, aves e coelhos em cestos, atados ou gaiolas; azeitonas; batatas; bebidas gazosas e refrigerantes; biscoitos, bolachas e bolos; caça viva ou morta; cabritos, cordeiros e leitões; carnes frescas e congeladas; cebolas (alimentícias); cerveja; doces; flores naturais; frutas verdes; gelo; hortaliças; legumes verdes; leite; manteiga; neve; ovos; pão; queijo; requeijão; e outros lacticínios

2.ª série

§ 3.º

Peixe fresco, salpicado, salgado ou seco, mariscos e escabeches (¹)

3.ª série

Preços especiais

§ 4.º

a) — Expedições da estação de Lisboa T. P., para a de Aldegalega ou vice-versa, das mercadorias compreendidas nos §§ 2.º e 3.º incluindo a via fluvial; por tonelada

1\$00

b) — Frutas verdes, hortaliças e legumes verdes; de qualquer estação para as de Lisboa T. P. e Barreiro; por expedições de peso mínimo de 500 quilogramas ou pagando como tal

4.ª série

Por vagão completo do peso mínimo de 7:000 quilogramas ou pagando como tal

5.ª série

c) — Couve e repolho em sacos; por expedições do peso mínimo de 100 quilogramas ou pagando como tal; das estações além de S. Marcos para as do Barreiro e Lisboa T. P. — Por tonelada

3\$60

(¹) Em volumes de peso não superior a 80 quilogramas; excedendo este peso serão taxados pelos preços da 1.ª série.

§§ 1.º, 2.º e 3.º—Preços de aplicação geral

Por tonelada

Quilómetros	1.ª série Escudos	2.ª série Escudos	3.ª série Escudos	Quilómetros	1.ª série Escudos	2.ª série Escudos	3.ª série Escudos
Até 20	1\$40	1\$00	0\$90	261 a 265	14\$60	10\$50	10\$20
21 a 25	1\$75	1\$25	1\$13	266 a 270	14\$80	10\$50	10\$20
26 a 30	2\$10	1\$50	1\$35	271 a 275	15\$00	10\$50	10\$20
31 a 35	2\$45	1\$75	1\$58	276 a 280	15\$20	10\$50	10\$20
36 a 40	2\$80	2\$00	1\$80	281 a 285	15\$40	10\$50	10\$20
41 a 45	3\$15	2\$25	2\$03	286 a 290	15\$60	10\$50	10\$20
46 a 50	3\$50	2\$50	2\$25	291 a 295	15\$80	10\$50	10\$20
51 a 55	3\$85	2\$75	2\$48	296 a 300	16\$00	10\$50	10\$20
56 a 60	4\$20	3\$00	2\$70	301 a 305	16\$20	10\$50	10\$20
61 a 65	4\$55	3\$25	2\$93	306 a 310	16\$40	10\$50	10\$20
66 a 70	4\$90	3\$50	3\$15	311 a 315	16\$60	10\$50	10\$20
71 a 75	5\$25	3\$75	3\$38	316 a 320	16\$80	10\$50	10\$20
76 a 80	5\$60	4\$00	3\$60	321 a 325	17\$00	10\$50	10\$20
81 a 85	5\$95	4\$25	3\$83	326 a 330	17\$20	10\$50	10\$20
86 a 90	6\$30	4\$50	4\$05	331 a 335	17\$40	10\$50	10\$20
91 a 95	6\$65	4\$75	4\$28	336 a 340	17\$60	10\$50	10\$20
96 a 100	7\$00	5\$00	4\$50	341 a 345	17\$80	10\$50	10\$20
101 a 105	7\$25	5\$25	4\$73	346 a 350	18\$00	10\$50	10\$20
106 a 110	7\$50	5\$50	4\$95	351 a 355	18\$20	10\$50	10\$20
111 a 115	7\$75	5\$75	5\$18	356 a 360	18\$40	10\$50	10\$20
116 a 120	8\$00	6\$00	5\$40	361 a 365	18\$60	10\$50	10\$20
121 a 125	8\$25	6\$25	5\$63	366 a 370	18\$80	10\$50	10\$20
126 a 130	8\$50	6\$50	5\$85	371 a 375	19\$00	10\$50	10\$20
131 a 135	8\$75	6\$75	6\$08	376 a 380	19\$20	10\$50	10\$20
136 a 140	9\$00	7\$00	6\$30	381 a 385	19\$40	10\$50	10\$20
141 a 145	9\$25	7\$25	6\$53	386 a 390	19\$60	10\$50	10\$20
146 a 150	9\$50	7\$50	6\$75	391 a 395	19\$80	10\$50	10\$20
151 a 155	9\$75	7\$75	6\$98	396 a 400	20\$00	10\$50	10\$20
156 a 160	10\$00	8\$00	7\$20	401 a 405	20\$20	10\$50	10\$20
161 a 165	10\$25	8\$25	7\$43	406 a 410	20\$40	10\$50	10\$20
166 a 170	10\$50	8\$50	7\$65	411 a 415	20\$60	10\$50	10\$20
171 a 175	10\$75	8\$75	7\$88	416 a 420	20\$80	10\$50	10\$20
176 a 180	11\$00	9\$00	8\$10	421 a 425	21\$00	10\$50	10\$20
181 a 185	11\$25	9\$25	8\$33	426 a 430	21\$20	10\$50	10\$20
186 a 190	11\$50	9\$50	8\$55	431 a 435	21\$40	10\$50	10\$20
191 a 195	11\$75	9\$75	8\$78	436 a 440	21\$60	10\$50	10\$20
196 a 200	12\$00	10\$00	9\$00	441 a 445	21\$80	10\$50	10\$20
201 a 205	12\$20	10\$25	9\$23	446 a 450	22\$00	10\$50	10\$20
206 a 210	12\$40	10\$50	9\$45	451 a 455	22\$20	10\$50	10\$20
211 a 215	12\$60	10\$50	9\$68	456 a 460	22\$40	10\$50	10\$20
216 a 220	12\$80	10\$50	9\$90	461 a 465	22\$60	10\$50	10\$20
221 a 225	13\$00	10\$50	10\$13	466 a 470	22\$80	10\$50	10\$20
226 a 230	13\$20	10\$50	10\$20	471 a 475	23\$00	10\$50	10\$20
231 a 235	13\$40	10\$50	10\$20	476 a 480	23\$20	10\$50	10\$20
236 a 240	13\$60	10\$50	10\$20	481 a 485	23\$40	10\$50	10\$20
241 a 245	13\$80	10\$50	10\$20	486 a 490	23\$60	10\$50	10\$20
246 a 250	14\$00	10\$50	10\$20	491 a 495	23\$80	10\$50	10\$20
251 a 255	14\$20	10\$50	10\$20	496 a 500	24\$00	10\$50	10\$20
256 a 260	14\$40	10\$50	10\$20				

Preços especiais da alínea b)

Por tonelada

Quilómetros	Expedições de		Quilómetros	Expedições de		Quilómetros	Expedições de	
	500 quilogramas ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal		500 quilogramas ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal		500 quilogramas ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal
	4.ª série Escudos	5.ª série Escudos		4.ª série Escudos	5.ª série Escudos		4.ª série Escudos	5.ª série Escudos
Até 20..	0,60	0,52	181 a 185..	4,36	3,71	341 a 345..	5,58	4,64
21 a 25..	0,75	0,65	186 a 190..	4,44	3,77	346 a 350..	5,60	4,65
26 a 30..	0,90	0,78	191 a 195..	4,52	3,84	351 a 355..	5,62	4,67
31 a 35..	1,05	0,91	196 a 200..	4,60	3,90	356 a 360..	5,64	4,68
36 a 40..	1,20	1,04	201 a 205..	4,64	3,92	361 a 365..	5,66	4,70
41 a 45..	1,35	1,17	206 a 210..	4,68	3,96	366 a 370..	5,68	4,71
46 a 50..	1,50	1,30	211 a 215..	4,72	3,99	371 a 375..	5,70	4,73
51 a 55..	1,65	1,43	216 a 220..	4,76	4,02	376 a 380..	5,72	4,74
56 a 60..	1,80	1,56	221 a 225..	4,80	4,05	381 a 385..	5,74	4,76
61 a 65..	1,95	1,69	226 a 230..	4,84	4,08	386 a 390..	5,76	4,77
66 a 70..	2,10	1,82	231 a 235..	4,88	4,11	391 a 395..	5,78	4,79
71 a 75..	2,25	1,95	236 a 240..	4,92	4,14	396 a 400..	5,80	4,80
76 a 80..	2,40	2,08	241 a 245..	4,96	4,17	401 a 405..	5,82	4,82
81 a 85..	2,55	2,21	246 a 250..	5,00	4,20	406 a 410..	5,84	4,83
86 a 90..	2,70	2,34	251 a 255..	5,04	4,23	411 a 415..	5,86	4,85
91 a 95..	2,85	2,47	256 a 260..	5,08	4,26	416 a 420..	5,88	4,86
96 a 100..	3,00	2,60	261 a 265..	5,12	4,29	421 a 425..	5,90	4,88
101 a 105..	3,08	2,67	266 a 270..	5,16	4,32	426 a 430..	5,92	4,89
106 a 110..	3,16	2,73	271 a 275..	5,20	4,35	431 a 435..	5,94	4,91
111 a 115..	3,24	2,80	276 a 280..	5,24	4,38	436 a 440..	5,96	4,92
116 a 120..	3,32	2,86	281 a 285..	5,28	4,41	441 a 445..	5,98	4,94
121 a 125..	3,40	2,93	286 a 290..	5,32	4,44	446 a 450..	6,00	4,95
126 a 130..	3,48	2,99	291 a 295..	5,36	4,47	451 a 455..	6,02	4,97
131 a 135..	3,56	3,06	296 a 300..	5,40	4,50	456 a 460..	6,04	4,98
136 a 140..	3,64	3,12	301 a 305..	5,42	4,52	461 a 465..	6,06	5,00
141 a 145..	3,72	3,19	306 a 310..	5,44	4,53	466 a 470..	6,08	5,01
146 a 150..	3,80	3,25	311 a 315..	5,46	4,55	471 a 475..	6,10	5,03
151 a 155..	3,88	3,32	316 a 320..	5,48	4,56	476 a 480..	6,12	5,04
156 a 160..	3,96	3,38	321 a 325..	5,50	4,58	481 a 485..	6,14	5,06
161 a 165..	4,04	3,45	326 a 330..	5,52	4,59	486 a 490..	6,16	5,07
166 a 170..	4,12	3,51	331 a 335..	5,54	4,61	491 a 495..	6,18	5,09
171 a 175..	4,20	3,58	336 a 340..	5,56	4,62	496 a 500..	6,20	5,10
176 a 180..	4,28	3,64						

Condições gerais

1.ª — Além dos preços desta tarifa serão cobradas as competentes despesas acessórias.

2.ª — As remessas procedentes da estação de Lisboa T. P. ou a ela destinadas, pagarão, no percurso da via fluvial, as taxas que lhes correspondam pelo capítulo x, xi e xii da tarifa de transporte fluvial, e do uso dos cais.

3.ª — Cada volume deve ter marca bem distinta e trazer a indicação clara do nome e morada do consignatário, para evitar que se confunda com outro de natureza e forma análoga. As marcas e endereços deverão ser reproduzidos pelos expedidores nas notas de expedição. Nas remessas acondicionadas em canastras e outros invólucros, onde é fácil lêr a marca e colar o rótulo, e designadamente nas remessas de peixe, marisco e aves, deverá cada volume ter presa, por cordel ou arame, uma taboleta com as dimensões suficientes para conter a marca e receber o rótulo. Devem finalmente vir os volumes acondicionados por fôrma que se possam carregar uns sobre os outros.

Na falta dos requisitos indicados, não deixará de ser aplicada esta tarifa, mas a Administração declina toda a responsabilidade pela troca de volumes ou por avarias que não poderem ser evitadas e fôrem devidas ao imperfeito resguardo da mercadoria.

4.^a — Esta tarifa será aplicada, de officio, às remessas que estejam nas condições nela estipuladas, e sempre que o remetente não reclamar, por escrito na nota de expedição, a aplicação da tarifa geral.

5.^a — A Administração declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontradas à chegada, sempre que os volumes não apresentem sinais de violação, bem como pelas resultantes da quebra e avarias naturais. Igualmente não toma a responsabilidade pelas demoras que as remessas possam ter, originadas por causa de força maior, obrigando-se contudo a transportá-las em velocidade igual àquela por que fôrem transportados os passageiros que dêse a origem seguirem no mesmo comboio.

6.^a — Aos transportes de gelo, por expedições de peso mínimo de 5:000 quilogramas ou pagando como tal, serão aplicados os preços do § 1.^o desta tarifa, com a redução de 50 %.

7.^a — Em tudo que não seja contrário ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Condições especiais dos §§ 2.^o, 3.^o e 4.^o

1.^a — Os §§ 2.^o e 3.^o e os preços especiais desta tarifa só serão aplicados a remessas expedidas em portos pagos à partida, exceptuando água mineral, azeitonas, batatas, bebidas gazozas e refrigerantes, biscoitos, bolachas, cerveja, manteiga, ovos, queijo, peixe seco e escabeches, que podem ser expedidos em portos a cobrar à chegada.

2.^a — É concedido o regresso das taras vazias por pequena velocidade, entre as estações expedidora e consignatária, dentro do prazo de 15 dias, contados da data da remessa em cheio. As remessas procedentes de, ou destinadas à estação de Lisboa T. P., que não está aberta ao serviço de pequena velocidade, aproveitam excepcionalmente desta concessão.

Para que estas disposições surtam efeito é necessário:

a) — Que a devolução se faça duma só vez para as taras de cada remessa, e da mesma estação que as recebeu cheias;

b) — Que o remetente das taras devolvidas apresente na estação em que as expedir, a carta de porte da remessa primitiva;

c) — Que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa e em número igual ou inferior;

d) — Que o consignatário da remessa em cheio compre, na estação de chegada, os competentes rótulos para o retorno em número igual ao dos volumes de taras que devolver, e ao preço de 0\$02 cada um. Para esta devolução não são exigidas notas de expedição, e as taras serão retiradas em troca do documento entregue pela estação expedidora ao remetente.

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para a Administração.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial interna n.^o 1 de grande velocidade, em vigor desde 15 de Agosto de 1906, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 17 de Julho de 1913.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

(Reimpressão de Fevereiro de 1917
Incluindo a 1.^a, 2.^a, 3.^a e 4.^a modificações)



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

3.^a Modificação à TARIFA ESPECIAL B

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 6 de Dezembro de 1916)

A partir de 1 de Janeiro de 1917, é alterada a condição 3.^a desta tarifa pela forma que se segue:

«O bilhete de assinatura é pessoal e intransmissível: deve ter a assinatura do portador e ser apresentado, aos agentes desta Administração, sempre que o exigirem, sob pena de ser o assinante considerado passageiro sem bilhete.—Quando o bilhete fôr encontrado em poder de outro individuo, que não seja o assinante, será apreendido, e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que, por lei, incorrerem tanto um como o outro.

«São excluidas desta determinação, as assinaturas requisitadas com consignação especial de validade para serviçais e corretores de hotéis, aos quais é concedida a faculdade da transferência dos bilhetes para outros individuos mediante a entrega do bilhete com o antigo retrato ao qual deverá vir junta a nova fotografia.

«Estas requisições deverão ser feitas em nome dos patrões dos serviçais ou dos proprietarios de hotéis, justificadas com o motivo da transferência para os efeitos da completa autorização que só poderá tornar-se efetiva mediante a cobrança de 1\$00 por cada novo bilhete.»

Em tudo, o mais ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 12 de Dezembro de 1916.

B n.º 449

Exp. n.º 4:375

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

3.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 1

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

A partir de 15 de Fevereiro de 1917, ficam anulados os preços especiais a que se refere a alínea A desta tarifa.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

B n.º 453

Exp. n.º 1:401

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

5.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 2

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

A partir de 15 de Fevereiro de 1917, fica anulado o máximo cobravel até e além de 340 quilómetros, a que se refere o § 1.º desta tarifa.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

B n.º 454

Exp. n.º 1:402

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

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

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

A partir de 15 de Fevereiro de 1917, ficam anulados os preços especiais a que se refere a alinea B, desta tarifa.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

B n.º 455

Exp. n.º 1:403

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

1.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 7

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)
(Em vigor desde 15 de Fevereiro de 1917)

A condição 1.^a desta tarifa é modificada como segue:

1.^a — É permitido aos expedidores de petróleo das estações de Barreiro, Setúbal, Faro ou Portimão, o uso de vagões-tanques especiais, pagando a taxa da alínea B da 1.^a série e, no regresso dos vagões vazios, a taxa de \$01,8 por vagão e quilómetro e mais \$20 por cada eixo montado por evolução e manobras.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B n.º 456

Exp. n.º 1:407



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

1.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 8

PEQUENA VELOCIDADE

(Reimpressão de Outubro de 1916)

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

A partir de 15 de Fevereiro de 1917, fica anulado o máximo cobravel das remessas por vagão completo para os preços A e B, e bem assim os preços da alinea E, desta tarifa.

Lisba, 12 de Janeiro de 1917

B n.º 457

Exp. n.º 1:408

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

6.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 9

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

Em vigor desde 15 de Fevereiro de 1917

Os preços da alínea C desta tarifa, são modificados como se segue:

Até 340 quilómetros.....	3\$00
Além de 340 quilómetros.	3\$50

São também modificados como se segue, os preços da alínea D da mesma tarifa:

Por tonelada e quilómetro. \$01

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B n.º 458

Exp. n.º 1:409



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

6.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 10 PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)
Em vigor desde 15 de Fevereiro de 1917

As 2.^a e 3.^a séries desta tarifa são modificadas como se segue:

2.^a série

Esparto, palma, linho, juta, caíro, abacá, estopa e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação além de Casa Branca ou para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setúbal e reciprocamente:

Mínimo de expedição: — 100 quilogramas ou pagando como tal.

Por tonelada — Tabela n.º 18

Expedições das estações de Lisboa a Pinhal Novo e das do ramal de Setúbal para as estações além de S. Marcos:

Por tonelada — Tabela n.º 21

Linho, juta, abacá, estopa e pita, em bruto ou em obra.

Expedições das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setúbal:

Por tonelada — Tabela n.º 21

Percurso mínimo: — 60 quilómetros ou pagando como tal.

3.^a série

Peixe em conserva, salmoura ou salgado, prensado ou sêco.

Expedições das estações além de S. Marcos para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setúbal ou vice-versa.

Mínimo de expedição: — 100 quilogramas ou pagando como tal.

Por tonelada — Tabela n.º 21

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

10.^a Ampliação á Tarifa especial interna n.º 13

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 9 de Janeiro de 1917)

A partir de 15 de Fevereiro de 1917, fica anulado o máximo cobravel de 3\$00 a que se refere a alinea C desta tarifa.

Lisboa, 12 de Janeiro de 1917.

B n.º 460

Exp. n.º 1:413

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

7.º ADITAMENTO À CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por despacho ministerial de 17 de Janeiro de 1917

A partir de 20 de Fevereiro de 1917, a Classificação Geral de Mercadorias é aditada como se segue:

Designação das mercadorias	Classe da tarifa geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis	Carga minima dos vagões completos Toneladas	Designação das mercadorias	Classe da tarifa geral	Numeros das tarifas especiais internas applicaveis	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Para eliminar				Para incluir			
Cascões (minérios) não designados	IV	8	—	Amianto (minério de).....	IV	8	—
Minérios não designados ..	IV	8	—	Cascara de cobre.....	II	—	—
				Minérios não designados ..	IV	—	—
				Precipitado de cobre	II	—	—

Lisboa, 8 de Janeiro de 1917.

B. n.º 461

Exp. n.º 1:830

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

7.^a modificação à Tarifa Especial Interna n.º 4 — Pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 30 de Março de 1917

A partir de 15 de Abril de 1917 serão observadas, no transporte de **Pólvoras e Explosivos**, as disposições seguintes:

1.^a — Cômpete, ao expedidor, fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessárias para o transporte, declinando a Administração toda a responsabilidade por qualquer falta neste sentido.

2.^a — As notas de expedição, relativas a estes transportes, deverão ser entregues nas estações 24 horas antes da remessa.

3.^a — A recepção e entrega das substâncias explosivas nas estações, efectuar-se há, unicamente, entre o nascer e o pôr do sol. Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite será entregue, na estação, duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

4.^a — A carga, descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

5.^a — Não é permitido o transporte, em cada comboio mixto, de mais de um vagão carregado de substâncias explosivas, salvo se o transporte pertencer ao Estado.

6.^a — Todos os volumes, contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da Tarifa Especial Interna n.º 4, deverão ter, nas faces exteriores, um rótulo com a marca da fábrica, peso, natureza do produto que contiverem, data do fabrico e uma tarja com a palavra **PERIGO** bem distinta.

Todos os cunhetes e barris deverão ser selados com o selo de chumbo, colocado a frio, afim de se garantir a sua inviolabilidade.

Além disso, os expedidores terão de apresentar, juntamente com as notas de expedição, dois rótulos de papel vermelho com as palavras **PÓLVORAS** ou **EXPLOSIVOS** conforme o caso, impressos a preto em caracteres bem visíveis para serem afixados no vagão.

7.^a — A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por acidentes, danos ou inconvenientes que resultem da falta de cumprimento das disposições legais não justificadas no presente Aviso, ou da natureza própria da mercadoria.

Pela presente fica anulado o Aviso ao Público n.º 425, de 18 de Julho de 1916 (6.^a modificação à Tarifa Especial Interna n.º 4, de pequena velocidade), continuando, em vigor, em tudo que não sejam contrárias ao disposto neste Aviso, as condições da respectiva Tarifa, bem como dos seus aditamentos ou modificações.

Lisboa, 4 de Abril de 1917.

B. n.º 472

Exp. n.º 1:404

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

16.^a Ampliação à tarifa especial P. n.º 11 de Pequena Velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 8 de Maio de 1917

A partir de 15 de Junho de 1917, esta Administração e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, só se obrigam a fornecer vagões descobertos para o transporte de **madeiras, feno, erva, palha e pasto**, a que fôr applicavel a Tarifa especial combinada P. n.º 11 de p. v., e declinam, desde a mesma data, toda e qualquer responsabilidade pelas avarias de molha ou de incendio que possam dar-se emquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer em trânsito quer estacionada.

Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerrados seus ou alugados, que serão transportados nas condições das respectivas Tarifas de Despezas Acessórias.

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da Tarifa especial P. n.º 11, bem como os seus aditamentos.

Lisboa, 11 de Maio de 1917.

B. n.º 478
Exp. n.º 1390

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

5.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias

(Aprovado por despacho ministerial de 2 de Julho de 1917)

A partir de 2 de Agosto de 1917, o § 1.º do artigo 9.º da Tarifa de Despesas Acessórias é modificado como segue:

§ 1.º — Encerados alugados à Administração

Taxa pelo trajecto:

0\$10 por tonelada de carga indivisível e por encerado.

Mínimo de cobrança por encerado, 0\$50.

Taxa por estacionamento de encerados cobrindo remessas sobre vagão em destino

Durante os prazos de estacionamento dos vagões — GRATIS.

Por cada tracção indivisível de 24 horas além dos referidos prazos e por encerado, 0\$20.

Taxa por utilização de encerados cobrindo mercadorias sobre os cais das estações

1.º — Para cobrir mercadorias antes de feita a expedição:

0\$20 por fracção indivisível de 24 horas e encerado.

2.º — Para cobrir as remessas depois da chegada:

a) Tendo a descarga da remessa sido feita pela Administração (quer por ter sido pedido pelo expedidor quer por conveniência da Administração):

Durante os prazos gratuitos de estacionamento dos vagões — GRATIS.

Além destes prazos gratuitos por fracção indivisível de 24 horas e encerado, 0\$20.

b) Tendo a descarga sido feita pelo consignatário:

0\$20 por cada fracção indivisível de 24 horas e encerado contado desde a hora da descarga.

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

As requisições serão feitas por escrito no modelo competente 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, devem requisita-lo ao chefe da estação.

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

Lisboa, 2 de Julho de 1917.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

B. n.º 486

Exp. n.º 1364



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Junho de 1917)

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1917

Esparto, palma, linho, peixe, máquinas agrícolas e industriais

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (¹)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Mercadorias (¹)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal	
			Remessas de detalhes Quilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas				Remessas de detalhes Quilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas
A									
Abacá (canhamo de Manilha) com preparo	1	2.ª	100	—	Atum em conserva	4	—	500	—
» (canhamo de Manilha) em bruto	1	2.ª	100	—	» » salmoura	4	—	500	—
» (canhamo de Manilha) em obra não designada ..	1	2.ª	100	—	» salgado	4	—	500	—
Aivecas	2	4.ª	500	—	» sêco	4	—	500	—
Alambiques	3	3.ª	500	—	B				
Alavancas	3	3.ª	500	—	Barbantes de estopa, juta ou li-				
Alcofas (novas)	8	2.ª	100	6	nho	1	2.ª	100	—
Alfa (esparto) com preparo	8	2.ª	100	6	Bigornas	3	3.ª	500	—
» » em bruto	8	2.ª	100	6	Bitas (ferramentas)	3	3.ª	500	—
» » em obra não de-					Bobines (peças de tear)	3	3.ª	500	—
signada	8	2.ª	100	6	Bombas para elevar líquidos não				
Alfaias agrícolas não designadas	2	4.ª	500	—	designadas	3	3.ª	500	—
Aloes (pita) com preparo	8	2.ª	100	6	Brocas	3	3.ª	500	—
» » em bruto	8	2.ª	100	6					
» (pita) em obra não desi-									
gnada	8	2.ª	100	6					
Alviões	2	4.ª	500	—					
Anchovas em conserva	4	—	500	—	C				
Ancinhos	2	4.ª	500	—	Cairo com preparo	8	2.ª	100	6
Aparelhos de distilação	3	3.ª	500	—	» em bruto	8	2.ª	100	6
» agrícolas não desi-					» em obra não designada ..	8	2.ª	100	6
gnados	2	4.ª	500	—	Caldeiras desmontadas	5	1.ª	500	—
Arados	2	4.ª	500	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal	
			Remessa de detalhe Quilogramas	Remessa de vagão completo Toneladas				Remessa de detalhe Quilogramas	Remessa de vagão completo Toneladas
Caminheiras (2).....	—	1. ^a	—	—	Destiladores (alambiques).....	3	3. ^a	500	—
Canhamão	1	2. ^a	100	—	Dinamos (geradores de electricidade)	3	3. ^a	500	—
Canhamo com preparo.....	1	2. ^a	100	—					
» em bruto	1	2. ^a	100	—					
» em obra não designada	1	2. ^a	100	—					
Capachos de cairo, esparto ou palma.....	8	2. ^a	100	6					
» de pita	8	2. ^a	100	6	E				
Cardas para cardar	3	3. ^a	500	—	Enfardadeiras.....	6	1. ^a	500	—
Cavala (sarda) excepto, fresca ou salpicada.....	4	—	500	—	Enxadas	2	4. ^a	500	—
Ceifeiras armadas ou desarmadas.....	6	1. ^a	500	—	Escovas metálicas de tear	3	3. ^a	500	—
Ceiras de esparto, palma ou pita (novas)	8	2. ^a	100	6	Esparto com preparo.....	8	2. ^o	100	6
Ceirões	8	2. ^a	100	6	» em bruto.....	8	2. ^a	100	6
Charruas.....	2	4. ^a	500	—	» em obra não designada	8	2. ^a	100	6
Chaves (ferramenta).....	3	3. ^a	500	—	Esteiras de cairo	8	2. ^a	100	6
Cherva com preparo	1	2. ^a	100	—	» » esparto	8	2. ^a	100	6
» em bruto	1	2. ^a	100	—	» » palma	8	2. ^a	100	6
» em obra não designada	1	2. ^a	100	—	» » pita	8	2. ^a	100	6
Chumaceiras	3	3. ^a	500	—	Estôpa com preparo.....	1	2. ^a	100	—
Cilindros de impressão	3	3. ^a	500	—	» em bruto.....	1	2. ^a	100	—
Colheres para sondagem.....	3	3. ^a	500	—	» em obra não designada	1	2. ^a	100	—
Cordel de estopa, juta ou linho	1	2. ^a	100	—					
Crivos.....	2	4. ^a	500	—	F				
» laminadores	3	3. ^a	500	—	Facas mecânicas	3	3. ^a	500	—
					Ferramentas não designadas ..	3	3. ^a	500	—
					Fios de estopa, juta, linho ou pita.....	1	2. ^a	100	—
					Foices	2	4. ^a	500	—
					Foles.....	3	3. ^a	500	—
					Fôlhas de serra.....	3	3. ^a	500	—
					Forcados.....	3	3. ^a	500	—
					Forjas	3	3. ^a	500	—
					Fuzos de tear	3	3. ^a	500	—
D									
Debulhadoras armadas ou desarmadas	6	1. ^a	1:000	—					
Desperdícios de estôpa	1	2. ^a	100	—					
» » juta ou linho..	1	2. ^a	100	—					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal	
			Remessa do detalhe Quilogramas	Remessa de vagão completo Toneladas				Remessa do detalhe Quilogramas	Remessa de vagão completo Toneladas
G									
Gadanhas	2	4. ^a	500	—	Linho com preparo	1	2. ^a	100	—
Geradores de vapor desmontados	5	1. ^a	500	—	» em bruto	1	2. ^a	100	—
Golpelhas (novas)	8	2. ^a	100	6	» em obra não designada ..	1	2. ^a	100	—
Grades agrícolas	2	4. ^a	500	—	Locomotivas de via reduzida montadas ou não sobre rodas	7	1. ^a	1:000	—
Grampos (ferramentas)	3	3. ^a	500	—	Locomoveis montadas ou desmontadas	7	1. ^a	1:000	—
Grossaria em peça	1	2. ^a	100	—	Lona em peça	1	2. ^a	100	—
I									
Instrumentos agrícolas não designados	2	4. ^a	500	—	M				
J									
Joeiras	2	4. ^a	500	—	Macacos (aparelhos para elevação)	3	3. ^a	500	—
Juta com preparo	1	2. ^a	100	—	Machados	3	3. ^a	500	—
» em bruto	1	2. ^a	100	—	Máquinas agrícolas não designadas montadas ou não sobre rodas ..	6	1. ^a	500	—
» em obra não designada ..	1	2. ^a	100	—	» não designadas montadas ou não sobre rodas (excepto as de calcular, costura, escrever, fotografia e relojoaria)	7	1. ^a	1:000	—
L									
Laminadores	3	3. ^a	500	—	Maços de ferro	3	3. ^a	500	—
Lampadas para soldar (ferramentas)	3	3. ^a	500	—	» » madeira	3	3. ^a	500	—
Lançadeiras de tear	3	3. ^a	500	—	Malhos de ferro ou madeira ...	3	3. ^a	500	—
Limas (ferramenta)	3	3. ^a	500	—	Marretas	3	3. ^a	500	—
Linhagem em peça	1	2. ^a	100	—	Martelos	3	3. ^a	500	—
					Material Decauville não designado	7	1. ^a	500	—
					» oleícola e vinário (excepto vasilhame) não designado	3	3. ^a	500	—
					Moinhos (excepto os portateis) ..	3	3. ^a	500	—
					Mós de afiar montadas	3	3. ^a	500	—
					» » amolar montadas	3	3. ^a	500	—
					Motores a vapor (excepto locomotivas de via larga)	7	1. ^a	1:000	—

Mercadorias ()	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal		Mercadorias (')	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimo de peso por expedição ou pagando como tal	
			Remessas de detalhe Quilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas				Remessas de detalhe Quilogramas	Remessas de vagão completo Toneladas
Serapilheira em peça.....	1	2. ^a	100	—	U Utensílios de agricultura não designados	2	4. ^a	500	—
Serpentinas para destilação (e fins analagos)	3	3. ^a	500	—					
Serras mecánicas	3	3. ^a	500	—					
» não designadas.....	3	3. ^a	500	—					
T					V				
Taráras montadas ou não sobre rodas	6	1. ^a	500	—	Vassouras de esparto ou palma	8	2. ^a	100	6
Teares.....	3	3. ^a	500	—	Verrumas	3	3. ^a	500	—
Tecum (linho da Baía) com preparo	1	2. ^a	100	—	Viadouras montadas ou não sobre rodas (²).....	—	1. ^a	—	—
» (linho da Baía) em bruto	1	2. ^a	100	—					
» » » » em obra não designada	1	2. ^a	100	—					
Tensores de rôsca (tornos, ferramenta)	3	3. ^a	500	—					
Tesouras mecánicas	3	3. ^a	500	—					
Tornos de apertar	3	3. ^a	500	—					
» » tornear.....	3	3. ^a	500	—					
Trilhadoras de palha, armadas ou desarmadas	6	1. ^a	500	—					
Trituradores (máquinas) montados ou não sobre rodas	7	1. ^a	500	—					
Turbinas.....	3	3. ^a	500	—					

(1) Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo de ser aplicado o preço correspondente à designação principal quando seja claramente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo.

(2) Só se aplica esta tarifa, quando transportada por vagão completo ou pagando como tal.

§ 1.º — PREÇOS DE APLICAÇÃO GERAL

1.ª Série — Por tonelada	Tabela n.º 16	} Mínimo de percurso: 50 quilómetros, ou pagando como tal
2.ª » — » » 	» » 18	
3.ª » — » » 	» » 21	
4.ª » — » » 	» » 25	

§ 2.º — Preços especiais

A) Mercadorias do grupo 1

Expedições das estações além de S. Marcos para as de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal:

Por tonelada Tabela n.º 21

B) Mercadorias do grupo 4

Expedições das estações além de S. Marcos para as estações de Pinhal Novo a Lisboa e para as do ramal de Setubal ou vice-versa:

Por tonelada Tabela n.º 21

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.ª — Não é obrigatório o engradamento das mercadorias classificadas na 1.ª, 3.ª e 4.ª séries, desta tarifa. A Administração não se responsabiliza, porém, pelas avarias ocasionadas e devidas à falta ou insuficiência de acondicionamento.

2.ª — As remessas de peixe em conserva ao abrigo desta tarifa, gosam de 5 dias de armazenagem gratuita à chegada na estação de Barreiro.

3.ª — É concedida às remessas de peixe salgado a que se apliquem os preços desta tarifa, a devolução gratuita das taras vazias, nos termos da 11.ª das condições gerais de aplicação das tarifas especiais.

4.ª — A Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos, para as remessas taxadas pelos preços da 1.ª, 3.ª e 4.ª séries desta tarifa. Os expedidores poderão, porém, resguardar as suas mercadorias com encerados seus ou alugados, nas condições do artigo 9.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

5.ª — As massas indivisíveis de 3:000 até 15:000 quilogramas, cujo comprimento não exceda 6^m,5, serão taxadas pelos preços da 1.ª série aumentados com as seguintes sobretaxas:

10 0/0	para os pesos indivisíveis de	3:000	até	10:000	quilogramas
30 0/0	» » » » » » »	»	»	10:000	» 15:000 »

As massas indivisíveis de comprimento superior a 6^m,5 até o máximo de 19^m,5, ainda que, de peso inferior a 3:000 quilogramas, serão taxadas pelos referidos preços, com sujeição aos seguintes mínimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas	para os objectos de mais de	6 ^m ,5	até	13 ^m ,0
12 » » » » » »	» » » » » » »	»	»	13 ^m ,0 » 19 ^m ,5

Quando fizerem parte da mesma remessa, volumes de 6^m,5 de comprimento ou menos (pertences ou acessórios das peças grandes) e de peso inferior a 3:000 quilogramas, serão estes transportados gratuitamente até preenchimento dos mínimos acima estabelecidos, sempre que tais volumes estejam compreendidos na classificação da presente tarifa.

6.^a — A carga e descarga dos vagões, dos volumes indivisíveis de 3:000 quilogramas ou mais, incumbem aos expedidores e consignatários efectuar com gente sua e por sua conta e risco, não cobrando a Administração em tal caso, os respectivos direitos.

Sendo para isso solicitada, a Administração prestar-se-há, todavia, a tomar a seu cargo estas operações mediante o pagamento da respectiva taxa em harmonia com os artigos 4.^o e 5.^o da Tarifa de Despesas Acessórias em vigor, salvo se não dispor dos meios próprios para as levar a efeito.

A presente tarifa anula substitui para todos os efeitos, a Tarifa especial interna n.^o 10 de p. v. em vigor desde 15 de Julho de 1907, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 15 de Junho de 1917.

Trafego

Exp. n.^o 1:410

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 15—PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Junho de 1917)

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1917

Transporte de mercadorias diversas, entre quaisquer estações além de S. Marcos

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (¹)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
A				Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	1	3. ^a	6
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo.....	1	3. ^a	—	» » em bruto.....	1	3. ^a	6
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto.....	1	3. ^a	—	» (<i>pita</i>) <u>em obra não desi-</u> <u>gnada</u>	1	3. ^a	6
» (<i>canhamo de Manilha</i>) <u>em</u> <u>obra não designada</u> ..	1	3. ^a	—	Amarras de arame.....	5	2. ^a	—
Aboboras.....	14	3. ^a	—	Ameixas frescas.....	14	3. ^a	—
Adubos agricolas <i>não designados</i> , acondicionados.....	17	4. ^a	—	» passadas.....	2	2. ^a	—
Adubos agricolas <i>não designados</i> , a granel.....	17	4. ^a	—	Amendoa comum (<i>miúdo de</i>) ...	2	1. ^a	—
Aguardente em barris simples.	3	2. ^a	7	» » sem prepara- ção.....	2	2. ^a	—
Aguardente <u>em vasilhame sim-</u> <u>ples de madeira, não desi-</u> <u>gnado</u>	3	2. ^a	7	Amendoim.....	2	2. ^a	—
Alcachofras.....	14	3. ^a	—	Anchovas em conserva.....	6	1. ^a	—
Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>).....	4	3. ^a	—	Ancoras.....	5	2. ^a	—
Alcool comum <u>em vasilhame</u> <u>simples de madeira</u>	3	2. ^a	7	Ancorotes.....	5	2. ^a	—
Alfa (<i>esparto</i>) com preparo	1	3. ^a	6	Aparas de cortiça acondiciona- das.....	7	3. ^a	5
» » em bruto.....	1	3. ^a	6	» » » a granel (²). ..	7	3. ^a	5
» » <u>em obra não de-</u> <u>signada</u>	1	3. ^a	6	Arroz.....	8	3. ^a	—
Alfarroba acondicionada	2	3. ^a	8	Atum em conserva.....	6	1. ^a	—
» a granel (²).....	2	3. ^a	8	» » salmoura.....	6	1. ^a	—
				» salgado.....	6	1. ^a	—
				» seco.....	6	1. ^a	—
				Aveia.....	8	3. ^a	—
				Azeite de oliveira (<i>excepto em</i> <i>garrafas ou latas encaixotadas</i>)	3	2. ^a	8

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
Estanho em bruto.....	13	2. ^a	—	G			
» laminado.....	13	2. ^a	—	Geropiga em vasilhame simples			
Esterco (2).....	—	4. ^a	5	de madeira ou ôdres.....	16	3. ^a	8
Estopa com preparo.....	1	3. ^a	—	Ginjás frescas.....	14	3. ^a	—
» em bruto.....	1	3. ^a	—	» passadas.....	2	2. ^a	—
» em obra não designada	1	3. ^a	—	Golpelhas novas.....	1	3. ^a	6
Estrumes (2).....	—	4. ^a	5	Grão de bico.....	8	3. ^a	—
F				Grossaria em peça.....	1	3. ^a	—
Farelos.....	10	3. ^a	—	Guano acondicionado.....	17	4. ^a	—
Farinha de arroz, centeio, cava-				» a granel (2).....	17	4. ^a	—
da, fava, milho e tri-				H			
go em barricas ou				Hortaliças não designadas.....			
sacaria ordinaria...	10	3. ^a	—		14	3. ^a	—
» » tremoços (<i>adubo</i>)...	—	4. ^a	—	J			
Farinhas para alimentação de				Juta com preparo.....			
gado.....	10	3. ^a	—	» em bruto.....	1	3. ^a	—
Fateixas.....	5	2. ^a	—	» em obra não designada...	1	3. ^a	—
Fava seca.....	8	3. ^a	—	L			
» verde.....	14	3. ^a	—	Laranjas frescas.....			
Feculas não designadas.....	10	3. ^a	—	Latas vasiaas para conserva....	13	2. ^a	—
Feijão seco.....	8	3. ^a	—	Legumes frescos.....	14	3. ^a	—
» verde.....	14	3. ^a	—	» secos.....	8	3. ^a	—
Figos secos.....	2	2. ^a	—	Limões frescos.....	14	3. ^a	—
» verdes.....	14	3. ^a	—	Limpadura de cereais.....	8	3. ^a	—
Fios de estopa, juta, linho ou				Linho com preparo.....	1	3. ^a	—
pita.....	1	3. ^a	—	» em bruto.....	1	3. ^a	—
Fôlha de flandres em bruto....	—	3. ^a	—	» em obra não designada..	1	3. ^a	—
» » » preparada pa-				Lixo comum (2).....	—	4. ^a	5
ra caixas.....	13	2. ^a	—	Lona em peça.....	1	3. ^a	—
Fosfo-guano (2).....	17	4. ^a	—				
Frutas frescas (<i>excepto as colo-</i>							
<i>niais</i>).....	14	3. ^a	—				
» passadas (<i>secas</i>) não de-							
signadas.....	2	2. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos Toneladas
M				Peixe prensado	6	1. ^a	—
Maças frescas	14	3. ^a	—	» salgado <i>não designado</i> ...	6	1. ^a	—
Madeira <i>ordinaria de construção</i> , desbastada, em bruto ou ser- rada (3)	9	2. ^a	—	» sêco <i>não designado</i>	6	1. ^a	—
Malaguetas frescas	14	3. ^a	—	Peras frescas	14	3. ^a	—
» passadas	2	2. ^a	—	» passadas	2	2. ^a	—
Marmelos frescos	14	3. ^a	—	Peros frescos	14	3. ^a	—
Melancias	14	3. ^a	—	» passados	2	2. ^a	—
Melões	14	3. ^a	—	Pimentos frescos	14	3. ^a	—
Milho	8	3. ^a	—	» secos	2	2. ^a	—
N				Pinhões	2	2. ^a	—
Nozes do país	2	2. ^a	—	» (miolo de)	2	1. ^a	—
O				Pita com preparo	1	3. ^a	6
Obra de vassoureiro de esparto ou palma	1	3. ^a	6	» em bruto	1	3. ^a	6
P				» <u>em obra não designada</u> ..	1	3. ^a	6
Palma em bruto	1	3. ^a	6	Pixe mineral (coaltar)	—	3. ^a	—
» obra <i>não designada</i> ..	1	3. ^a	6	Pondrete (guano) (2)	17	4. ^a	—
Passas de fruta <u>não designadas</u>	2	2. ^a	—	R			
Pedra britada (brita) (2)	—	4. ^a	—	Rebolos desmontados	18	4. ^a	—
» de amolar desmontada ..	18	4. ^a	—	Redes de pesca inutilizadas ...	5	2. ^a	—
» para cal (2)	—	4. ^a	—	Resíduos de moagem de cereais	10	3. ^a	—
» <i>não designada</i> com apa- relho simples	19	4. ^a	—	Rolão	10	3. ^a	—
» <i>não designada</i> desbastada	19	4. ^a	—	S			
» <i>não designada</i> em bruto (2)	—	4. ^a	—	Sabão mole	—	1. ^a	—
Peixe em conserva	6	1. ^a	—	» ordinário em barras	—	1. ^a	—
» salmoura	6	1. ^a	—	Sal comum acondicionado	15	4. ^a	—
				» a granel (2)	15	4. ^a	—
				Sarda (cavala) excepto fresca ou salpicada	6	1. ^a	—
				Sardinhas em latas encaixota- das	6	1. ^a	—
				» prensadas	6	1. ^a	—
				» salgadas	6	1. ^a	—

POR TONELADA

Condições particulares

4-3:000-Julho de 1917-Tip. dos Cam.^{as} de Ferro do Estado



Ministério do Trabalho e Previdência Social

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direção do Sul e Sueste

Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

AVISO AO PÚBLICO

2.ª Ampliação à TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 de PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 17 de Julho de 1917

EM VIGOR DESDE 18 DE AGOSTO DE 1917

Os preços da 1.ª série desta tarifa são ampliados como se segue:
Máximo cobravel para expedições de vagão completo ou pagando
como tal:

Até 340 quilómetros . . . 5\$50 por tonelada
Além de 340 „ mais \$02 „ „ e quilómetro

Em tudo o mais, ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 18 de Julho de 1917.

B n.º 489

Exp. n.º 1:407

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

7.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 9 de pequena velocidade

(Aprovada por despacho Ministerial de 12 de Outubro de 1917)

A partir de 15 de Novembro de 1917, fica sem efeito o preço especial da 2.^a série da alinea B e, bem assim, o preço especial da alinea D desta tarifa.

Desde a mesma data as **AZEITONAS VERDES** (frescas) e os **COUROS POR CURTIR**, da classificação desta tarifa, ficam respectivamente incluídos nos preços da 2.^a e 1.^a séries.

Lisboa, 8 de Outubro de 1917.

B n.º 507

Exp. n.º 1:409

O Engenheiro Director

Artur Mendes.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

II.^a Ampliação à tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade

(Aprovada por despacho Ministerial de 12 de Outubro de 1917)

A partir de 15 de Novembro de 1917, as mercadorias classificadas na 2.^a série desta tarifa, a que se applica a tabela 15-A, passam a ser taxadas pelos preços da tabela 10-A.

Lisboa, 8 de Outubro de 1917.

O Engenheiro Director

Artur Mendes.

B. n.º 508

Exp. n.º 1:413

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

PEQUENA VELOCIDADE

CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS

Aprovada por Despacho Ministerial de 15 de Junho de 1917

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1917



LISBOA

Tipografia dos Caminhos de Ferro do Estado

1917



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

PEQUENA VELOCIDADE

CLASSIFICAÇÃO GERAL DE MERCADORIAS

Aprovada por Despacho Ministerial de 15 de Junho de 1917

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1917

AVISO AOS EXPEDIDORES

1.º

Quando os remetentes, nas suas declarações das *Notas de expedição*, não indicarem claramente a natureza da mercadoria, ou quando ela não figure nesta classificação geral, ou nas classificações das tarifas especiais internas, será aplicado o preço da 1.ª classe da tarifa geral (artigo 57.º da tarifa geral e § 2.º da condição 1.ª das condições gerais de aplicação das tarifas especiais internas).

§ único.—As mercadorias a que só se applica a tarifa especial n.º 4, deverão ser rigorosamente designadas como se acham indicadas na classificação desta tarifa; de contrário não serão aceites para transporte.

2.º

Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas *Notas de expedição*. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente à designação principal, quando seja claramente reproduzida.

3.º

As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme o caso.

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

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
A				Acido azótico (nitrico, agua forte)*.....	III	4	—
Abacá (canhamo de Manilha) com preparo.....	I	10	15	» bórico.....	I	—	—
» (canhamo de Manilha) em bruto.....	II	10	15	» carbólico (fénico).....	I	—	—
» (canhamo de Manilha) em obra não designada ..	I	10	15	» carbónico comprimido...	—	4	—
Abanos.....	II	—	—	» clorídrico (muriático)*...	III	4	—
Abat-jours.....	I	—	—	» esteárico.....	I	—	—
Abelhas.....	I	—	—	» fénico (carbólico).....	I	—	—
Aboboras.....	I	9	15	» gordo branco de palma..	I	—	—
Absinto (em folhas, troncos ou em pó).....	I	—	—	» muriático (clorídrico)*...	III	4	—
Açafates.....	I	—	—	» nítrico (azótico, agua forte)*.....	III	4	—
Açafrão.....	I	—	—	» oleico.....	I	9	—
Acajú (mogno) aparelhado.....	I	—	—	» oxálico.....	I	—	—
» » em bruto.....	I	—	—	» palmítico.....	I	—	—
» » fôlhas.....	I	—	—	» píerico.....	—	4	—
Acendalhas (fosforos).....	—	4	—	» pirolenhoso.....	I	—	—
Acessórios de fixação de carris (pequeno material de via ferrea)	II	8	—	» sulfo-nítrico.....	—	4	—
Acessórios de fixação de linhas telegraficas ou telefonicas...	I	8	—	» sulfúrico (vitriolo)*.....	III	4	—
Acessórios de via ferrea (material fixo de via).....	II	8	—	» sulfuroso anidro liquifeito	—	4	—
Acetato de alumina.....	I	—	—	» tártrico.....	I	—	—
» » cal.....	I	—	—	Aço bronzeado.....	I	—	—
» » chumbo (açucar de Saturno).....	I	—	—	» esmaltado.....	I	—	—
» » cobre.....	I	—	—	» galvanizado, acobreado, niquelado, prateado, dourado.....	I	—	—
» » ferro.....	I	—	—	» coberto com qualquer metal não designado.....	I	—	—
» » potassio.....	I	—	—	» em bruto, batido, coado, forjado, fundido ou laminado.....	IV	8	—
» » sodio.....	I	—	—	» em laminas para espartilhos (ou vestidos).....	I	—	—
Acetilene comprimido.....	—	4	—	» polido.....	I	—	—
Acetona.....	I	—	—	» torneado.....	I	—	—
Achas de madeira (para queimar)	IV	3	—	» em obra não designada (ordinária).....	II	8	—
Acido acetico.....	I	—	—	» velho (sucata).....	IV	8	—
» arsenioso (arsénico branco)	I	—	—	Açucar.....	I	—	—

* Estas mercadorias ficam sujeitas, quando forem taxadas pela Tarifa geral, às condições da Tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de peso e percurso.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Açúcar de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>).....	I	—	—	Agua-pé em vasilhame duplo de madeira em quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes.....	II	2	—
» queimado.....	I	—	—	Agua potavel comum (<i>doce</i>)....	IV	8	—
Acumuladores de electricidade.	I	—	—	Agua-raz comum.....	I	—	—
» » gaz.....	II	1	—	» refinada (<i>medicinal</i>) ..	I	—	—
Adornos de barro (<i>material de construcção</i>)....	I	8	—	Agua régia *.....	III	4	—
» » cimento (<i>material de construcção</i>)....	I	8	—	» salgada (<i>do mar</i>).....	IV	8	—
» » gesso (<i>material de construcção</i>)....	I	8	—	Aguas amoniacais.....	IV	8	—
» metálicos (<i>material de construcção</i>)....	I	8	—	» aromatizadas.....	I	—	—
Adubos agricolas não designados, acondicionados.....	IV	8	15	» gazosas.....	II	2	—
Adubos agricolas não designados, a granel.....	IV	8	15	» minerais.....	II	2	—
Aduelas.....	II	3	—	Aguardente em barris simples.	III	2	15
Aglomerados de carvão (<i>para usos não designados</i>).....	I	—	—	Aguardente em vasilhame simples de madeira, não designado.....	III	2	15
Aglomerados de carvão de pedra (<i>para combustivel</i>).....	IV	8	—	Aguardente em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes.....	II	2	—
Aglomerados de carvão vegetal para combustivel (<i>bolas</i>)....	II	13	—	Agulhas para via ferrea.....	II	8	—
Aglomerados de coque (<i>para combustivel</i>).....	IV	8	—	» não designadas.....	I	—	—
Aglomerados de cimento não designados.....	II	8	—	Aivecas (<i>instrumentos agricolas</i>).	II	10	—
Aglomerados de escorias não designados.....	II	8	—	Alabastrina (<i>alabastro artificial</i>).....	I	—	—
Agua celeste (<i>para tratamento de plantas</i>).....	II	9	—	Alabastro desbastado.....	IV	8	—
» destilada.....	I	—	—	» em bruto.....	IV	8	—
» forte (<i>acido nítrico ou azótico</i>) *.....	III	4	—	» em pó.....	I	—	—
Agua-pé em barris simples ou em ôdres.....	IV	2	—	» polido.....	I	—	—
Agua-pé em vasilhame simples de madeira, não designado..	IV	2	—	» serrado.....	IV	8	—
				» em obra não designada.....	I	—	—
				Alambiques.....	I	10	—
				Alavancas.....	II	10	—
				Albardas.....	I	—	—
				Albardões.....	I	—	—
				Albumina.....	I	—	—
				Alcachofras.....	I	9	15

* Estas mercadorias ficam sujeitas, quando forem taxadas pela Tarifa geral, às condições da Tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de peso e percurso.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Alcaçuz preparado (<i>pasta, pastilhas, pós e extractos</i>).	I	—	—	Alicates.....	II	—	—
» sem preparo.....	I	—	—	Alizari.....	I	—	—
Alcali volatil (<i>carbonato de amonia</i>).....	I	—	—	Alizarina.....	I	—	—
Alcaparras.....	I	—	—	Almagre em bruto.....	IV	8	—
Alcatifas.....	I	—	—	» <u>preparado ou manipulado</u>	I	—	—
Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>).....	II	8	15	Almantrichas.....	I	—	—
» vegetal.....	II	8	—	Almofarizes.....	I	—	—
Alcatruzes.....	I	8	—	Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	I	10	15
Alcofas novas.....	II	10	—	» » em bruto.....	II	10	15
» usadas.....	II	1	—	» para usos farmaceuticos (<i>oficinal, resina de</i>)....	I	—	—
Alcool comum.....	III	2	15	» (<i>pita</i>) <u>em obra não designada</u>	I	10	15
» desnaturado.....	III	2	—	Alpercatas (<i>alparcas</i>).....	I	—	—
» metilico.....	III	2	—	Alpiste.....	II	—	—
Alcooes <u>não designados</u>	I	—	—	Altea.....	I	—	—
Aldrabas.....	I	—	—	Alteres (<i>pêsos para gymnastica</i>)..	I	—	—
Alecrim.....	I	—	—	Alumen (<i>pedra-ume</i>).....	II	—	—
Alfa (<i>esparto</i>) com preparo....	I	10	15	Alumina.....	II	—	—
» » em bruto.....	II	10	15	Aluminato de barita.....	II	—	—
» » <u>em obra não designada</u>	I	10	15	Alumínio em bruto.....	I	—	—
Alfaias agricolas <u>não designadas</u>	I	10	—	» » obra.....	I	—	—
Alfarroba.....	II	9	15	Aluminite.....	I	—	—
Alfazema.....	I	—	—	Alvaiade.....	I	—	—
Alfinetes.....	I	—	—	Alviões.....	II	10	—
Alforges.....	I	—	—	Amarras de arame.....	II	8	15
Algas marinhas.....	IV	8	—	» » canhamo.....	II	8	—
Algodão em bruto.....	II	—	—	» » ferro.....	II	8	—
» <u>em rama ou em pasta</u> (<i>excepto o medicinal</i>)	II	—	—	» » <u>materias fibrosas não designadas</u>	II	8	—
» em rama, medicinal..	I	—	—	Ambar.....	I	—	—
» fiado.....	I	—	—	Ameixas frescas.....	I	9	15
» polvora (<i>piroxilina</i>)..	—	4	—	» passadas.....	II	9	15
» <u>em obra não designada</u>	I	—	—	Amendoa coberta (<i>confeitos de</i>)..	I	—	—
Alguidares de barro.....	I	8	—	» comum (<i>doce ou amarga</i>) sem preparação	II	9	15
» » folha.....	I	8	—	» comum (<i>miolo de</i>)....	II	15	—
» » zinco.....	I	8	—	» de palma.....	II	—	—
Alhos.....	II	9	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Amendoa torrada.....	I	—	—	Aparas de cortiça acondiciona-			
Amendoim (<i>sementes de</i>).....	II	15	—	das.....	IV	13	15
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto....	I	—	—	» » » a granel....	IV	13	15
» » » obra.....	I	—	—	» » couro.....	II	8	—
» (<i>minério de</i>).....	IV	8	—	» » fôlha de Flandres..	IV	8	—
Amido (<i>pós de goma</i>).....	I	—	—	» » madeira, acondicio-			
Amonia.....	I	—	—	nadas*.	IV	3	—
Amoniaco.....	I	—	—	» » » a granel.	I	—	—
Amonioreto de cobre.....	I	—	—	» » <u>metais</u> não precio-			
Amoreira (<i>folha ou rama de</i>)...	II	9	—	sos.....	IV	8	—
Amstras <u>não designadas</u>	I	—	—	» » ossos.....	IV	8	—
Anchovas em conserva.....	I	10	15	» » papel*.....	IV	8	—
Ancinhos.....	II	10	—	» » papelão.....	IV	8	—
Ancoras.....	II	8	15	» » peles.....	II	8	—
Ancoretas (<i>barris</i>).....	I	1	—	» » sola.....	II	8	—
» » desmanchadas	II	1	—	Aparelhos d'artes <u>não designa-</u>			
Ancorotes.....	II	8	15	<u>dos</u>	I	—	—
Andaimes desarmados.....	II	3	—	» agrícolas <u>não desi-</u>			
Anéis de correntes <u>de aço ou de</u>				<u>gnados</u>	II	10	—
<u>ferro</u>	II	8	—	» de cirurgia.....	I	—	—
Angélica.....	I	—	—	» » desinfecção.....	I	—	—
Anidrite (<i>sulfato de cal anidro</i>				» » distilação.....	I	10	—
<i>nativo</i>).....	II	8	—	» » fotografia.....	I	—	—
Animais (<i>Tarifa Geral, Cap. xiv</i>)	—	5	—	» » óptica.....	I	—	—
» embalsamados.....	I	—	—	» » telefonia.....	I	—	—
» ferozes.....	—	6	—	» » telegrafia.....	I	—	—
» mortos, para guano...	IV	8	—	» » <u>sciências não de-</u>			
Anil.....	I	—	—	<u>signados</u>	I	—	—
Anilhas de ferro.....	I	—	—	» eléctricos <u>não desi-</u>			
» <u>não designadas</u>	I	—	—	<u>gnados</u>	I	—	—
Anilina.....	I	—	—	» hidroterápicos <u>não</u>			
Aniz (<i>erva doce</i>).....	I	—	—	<u>designados</u>	I	—	—
Antracena.....	I	—	—	» industriais <u>não desi-</u>			
Antracite.....	IV	8	—	<u>gnados</u>	I	—	—
Antimónio cru (<i>régulo de</i>).....	II	—	—	» inódoros (<i>water clo-</i>			
Anzóis.....	I	—	—	<i>sets</i>).....	I	—	—
Aparas de cartão.....	IV	8	—	» ortopédicos.....	I	—	—
» » chifre.....	IV	8	—	» para gás <u>não desi-</u>			
» » chinelos.....	IV	8	—	<u>gnados</u>	I	—	—

* Vidè complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Aparelhos para medição ou nivelamento de terrenos.....	I	—	—	Argamassa.....	IV	8	—
» para pesca não designados.....	II	—	—	Argila em bruto.....	IV	8	—
Apreostos de apicultura não designados.....	I	—	—	» lavada.....	IV	8	—
Arados.....	II	10	—	Argolas de ferro.....	I	—	—
Arame de aço ou de ferro (rolos, rêdes simples ou de pontas, em bruto, zincado, galvanizado ou acobreado) não designado...	II	8	—	» não designadas.....	I	—	—
» de bronze.....	I	—	—	Armações de chapéus de chuva (ou sol).....	I	—	—
» » chumbo.....	I	—	—	» » pesca.....	II	—	—
» » cobre.....	I	—	—	Armas de guerra, velhas (sucata)	II	8	—
» » latão.....	I	—	—	» não designadas.....	I	—	—
» » zinco.....	I	—	—	Armamento não designado....	I	—	—
» em fio (para costura)...	I	—	—	Arnica (simples ou preparada) ..	I	—	—
» para cordas de instrumentos musicais.....	I	—	—	Aros d'aço.....	II	8	—
» revestido ou em cordão (para condutores eléctricos).....	I	—	—	» de ferro.....	II	8	—
» em obra não designada	I	—	—	Arrebites.....	II	8	—
Araruta.....	I	—	—	Arreios.....	I	—	—
Arbustos vivos.....	I	—	—	Arrobe.....	I	—	—
Arcas de pinho.....	I	—	—	Arrow-root (araruta).....	I	—	—
Archotes.....	II	8	—	Arroz.....	III	11	15
Arcos de ferro.....	II	8	—	Arseniato de potassa.....	I	—	—
» » madeira.....	II	3	—	» » soda.....	I	—	—
Ardósia em bruto.....	IV	8	—	Arsénico (minério de).....	IV	8	—
» » chapas.....	IV	8	—	» branco (ácido arsenioso)	I	—	—
» » lâminas (telhas ou telhões).....	IV	8	—	» nativo.....	II	—	—
» » em obra não designada	I	—	—	» vermelho (rosalgar)...	II	—	—
Ardósias para escrever (naturais ou artificiais).....	I	—	—	Artigos de ferro esmaltado....	I	—	—
Areia.....	IV	8	—	» » iluminação não designados.....	I	—	—
				» » malha (excepto os de seda).....	I	—	—
				» » » de seda.....	I	—	—
				» não designados.....	I	—	—
				Árvores vivas.....	I	—	—
				Asbesto (amianto) em bruto...	I	—	—
				» » » obra....	I	—	—
				Ascensores (aparelhos d'elevação)	I	—	—
				Asfalto.....	II	8	—
				Atanados.....	I	—	—
				Atum em conserva.....	I	10	15

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Bagagem.....	I	—	—	Barita com sulfato de cobre (para tratamento das vinhas).	II	9	—
Baguetes de madeira.....	I	—	—	Barita em pedra (sulfato de barita nativo).....	II	—	—
Balanças de precisão.....	I	—	—	» » pó (sulfato de barita nativo).....	II	—	—
» não designadas.....	I	—	—	Barracas de lona.....	I	—	—
Baldes.....	I	—	—	» armadas.....	I	—	—
Balões (aerostatos).....	I	—	—	» (excepto as de lona) desarmadas.....	II	8	—
» para transporte de gases.....	I	1	—	Barrelas (lixívias).....	II	—	—
» de vidro.....	I	—	—	Barricas.....	I	1	—
» venezianos.....	I	—	—	» desarmadas.....	II	1	—
Balsamos.....	I	—	—	Barrilha (carbonato de soda, em bruto, natural).....	II	—	—
Balseiros.....	I	—	—	Barrinhas (solda).....	I	—	—
» desarmados.....	II	—	—	Barris.....	I	1	—
Bambús em bruto.....	I	—	—	» desarmados.....	II	1	—
» » obra.....	I	—	—	Barro em bruto.....	IV	8	—
Bancos de carpinteiro.....	I	—	—	» lavado.....	IV	8	—
» não designados.....	I	—	—	» em obra não designada.	I	—	—
Bandeiras (sinais).....	I	—	—	Barrotes de madeira ordinária.	II	3	15
Banha com preparo (perfumarias, produtos farmaceuticos, etc.).....	I	—	—	Basalto.....	IV	8	—
» de porco.....	I	9	—	Básculas.....	I	—	—
Banheiras (tinhas) de cobre.....	I	—	—	Batata doce.....	II	9	15
» » » cimento armado...	I	—	—	Batatas.....	III	11	15
» » » ferro.....	I	—	—	Bate estacas.....	II	8	—
» » » folha Flandres....	I	—	—	Batoques.....	II	3	—
» » » pedra.....	I	—	—	Baunilha.....	I	—	—
» » » zinco.....	I	—	—	Baús vazios.....	I	—	—
» » não designadas.....	I	—	—	Bebidas espirituosas, não designadas.....	I	2	—
Barba de baleia (e suas imitações)	I	—	—	» fermentadas, não designadas.....	II	2	—
Barbados.....	I	—	—	» gasosas, não designadas.....	II	2	—
Barbantes.....	I	—	—	» não designadas.....	I	2	—
» de estôpa, juta ou linho.....	I	10	15	Bengalas.....	I	—	—
Barcos (Tarifa Geral, Cap. xv).	—	—	—	Benjoim (Assa-dulcis).....	I	—	—
Barita cáustica.....	II	—	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Benzinas.....	—	4	—	Bobines de cartão *	I	1	—
Benzol.....	I	—	—	» para acondicionamento			
Betarrabas.....	IV	8	—	de cabos (<i>eléctricos</i>			
Betumes não designados.....	I	—	—	ou de tracção).....	II	8	—
Bexigas (tripa seca).....	I	—	—	» peças de tear.....	I	10	—
Bicarbonato de potássio.....	I	—	—	» não designadas	I	—	—
» » sódio.....	I	—	—	Bogalhos.....	IV	3	—
Biciclos automóveis.....	I	—	—	Boias de amarração.....	II	8	—
» não automóveis.....	I	—	—	Boiões de louça.....	I	8	—
Bicloreto de mercúrio (<i>sublimado</i>				» » vidro.....	I	—	—
<i>corrosivo</i>).....	I	—	—	Bois (<i>Tarifa Geral, Cap. xiv</i>) ..	—	5	—
Bicromato de potásio.....	I	—	—	Bolachas d'embarque, em bar-			
» » sódio.....	I	—	—	ricas.....	I	—	—
Bigornas.....	II	10	—	» não designadas.....	I	—	—
Bijouterias.....	I	—	—	Bolas de carvão vegetal (<i>com-</i>			
Bilhares.....	I	—	—	<i>bustível</i>).....	II	13	—
Bilhas de barro.....	I	1	—	Bôlbo vegetais não designados.	I	—	—
» » grés.....	I	1	—	Bôlo arménio.....	I	—	—
» » folha.....	I	1	—	Bôlos doces.....	I	—	—
» não designadas.....	I	1	—	» para alimentação de ani-			
Bilhetes de cartão, em branco...	I	—	—	mais (<i>excepto rojão</i>).....	II	11	—
» » » impressos (<i>ou</i>				Bolotas (<i>miolo de</i>).....	II	—	—
<i>marcados</i>).....	I	—	—	» sem preparo.....	II	9	—
Bioxalato de potássio.....	I	—	—	» torradas.....	I	—	—
Bioxido de bário.....	I	—	—	Bombas carregadas (<i>projecteis</i>).	—	4	—
Biscoitos.....	I	—	—	» descarreg. ^s »	I	—	—
Biscuit (<i>louça de</i>).....	I	8	—	» de choque (<i>para veicu-</i>			
Bismuto.....	I	—	—	<i>los de caminhos de ferro</i>).....	II	8	—
Bisnagas.....	I	—	—	Bombas de incêndio armadas			
Bisulfato de potassa.....	I	—	—	(<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).....	—	—	—
» » soda.....	I	—	—	Bombas de incêndio desarmadas	I	—	—
Bisulfito de alumina.....	I	—	—	» para elevar líquidos não			
» » cal.....	I	—	—	<i>designadas</i>	I	10	—
» » potassa.....	I	—	—	Bombas não designadas.....	I	—	—
» » soda.....	I	—	—	Bonecas (<i>brinquedos</i>).....	I	—	—
Bitas (<i>ferramentas</i>).....	II	10	—	Bonecos ».....	I	—	—
Blocos artificiais para constru-				Bonets.....	I	—	—
ções.....	IV	8	—	Boquilhas (<i>ferragem</i>).....	I	—	—
Blousses (<i>bôrras de lã</i>).....	II	—	—	» para fumar.....	I	—	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Borato de cal.....	II	—	—	Britânia (<i>metal branco</i>) em bruto	I	—	—
» » soda (<i>borax</i>).....	II	—	—	» » » » obra.	I	—	—
Borax (<i>borato de soda</i>).....	II	—	—	Brocas.....	I	10	—
Bordados sem ouro ou prata..	I	—	—	Brochas (<i>cravação</i>).....	II	—	—
Borracha em bruto.....	I	—	—	» para pintar.....	I	—	—
» » obra.....	I	—	—	Brogan.....	IV	8	15
» » » inutilizada				Bronze em bruto.....	II	—	—
(<i>sucata</i>).....	I	—	—	» » obra lisa.....	I	—	—
Bôrras de açúcar.....	III	8	—	» » sucata.....	II	8	—
» » algodão (<i>massaroqui-</i>				» laminado.....	II	—	—
<i>nha</i>).....	II	—	—	Brouettes (<i>carrinhos de mão</i>)..	I	—	—
» » azeite de oliveira...	III	2	—	Buchas de carga d'armas de fogo	I	—	—
» » cerveja.....	III	8	—	Búfalo (<i>chifre de</i>).....	I	—	—
» » feltro.....	II	—	—	Bunho em bruto.....	IV	8	—
» » lã (<i>blousses</i>).....	II	—	—	» » obra.....	I	—	—
» » óleos.....	III	8	—	Buris.....	I	—	—
» » seda.....	I	—	—	Burras de ferro (<i>cofres</i>).....	I	—	—
» » vinho.....	III	8	15	Buxo (<i>madeira de</i>) em bruto...	I	—	—
» (<i>ou resíduos</i>) não desi-				» » » » obra....	I	—	—
gnados, do fabrico do gás de				» verde (<i>para ornamenta-</i>			
iluminação.....	III	8	—	<i>ções</i>).....	II	12	—
Botes (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)..	—	—	—				
Boticas ambulantes.....	I	—	—				
Botijas de barro *.....	I	1	—				
» » grés *.....	I	1	—				
Botões.....	I	—	—				
Boulons (<i>parafusos</i>).....	II	8	—				
Boxes (<i>caixas de lubrificação</i>)..	II	8	—				
Branco de alvaiade.....	I	—	—				
» » baleia.....	I	—	—				
» » chumbo.....	I	—	—				
» » prata.....	I	—	—				
» » zinco.....	I	—	—				
» vegetal.....	I	—	—				
Breu.....	II	8	—				
Brinquedos.....	I	—	—				
Briquetes (<i>aglomerados de carvão</i>							
<i>mineral</i>).....	IV	8	—				
Brita (<i>pedra britada</i>).....	IV	8	15				

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	
				Cadernais (<i>poleame</i>).....	I	—	—
				Cadinhos.....	I	—	—
				Café artificial.....	I	—	—
				» em bruto.....	I	—	—
				» moido.....	I	—	—
				» torrado.....	I	—	—
				Cairo com preparo.....	I	10	15
				» em bruto.....	II	10	15
				» <u>em obra não designada.</u>	I	10	15
				Caixas de bombas de choque..	II	8	—
				» » cartão.....	I	—	—
				» » folha*.....	I	1	—
				» » lubrificação (<i>boxes</i>)..	II	8	—
				» » papelão.....	I	—	—
				» » pinho*.....	I	1	—
				» » » desmanchadas			
				(<i>desarmadas</i>).....	II	1	—
				» » rodas.....	I	—	—
				» » veículos, armadas...	I	—	—
				» desarmadas.....	I	—	—
				» <u>não designadas</u>	I	—	—
				Caixilhos com vidros.....	I	—	—
				» de madeira <u>com ou</u>			
				<u>sem ferragens</u>	II	3	—
				» metálicos (<i>material de</i>			
				<i>construção</i>).....	II	8	—
				» para colchões.....	I	—	—
				» » vagões.....	I	—	—
				Caixões para defuntos, vazios.	I	—	—
				Caixotes de pinho*.....	I	1	—
				» » » desmancha-			
				dos.....	II	1	—
				Caixotins.....	I	—	—
				Cal amoniacal.....	II	8	—
				» <u>com alcatrão, lisol ou sul-</u>			
				<u>fato de cobre</u> (<i>para trata-</i>			
				<i>mento de plantas</i>).....	II	9	—
				» comum em pedra.....	II	8	15
				» » » pó.....	II	8	15
C							
Cabazes.....	I	1	—				
Cabecinha.....	III	11	15				
Cabêlo em bruto.....	I	—	—				
» » obra.....	I	—	—				
Cabides.....	I	—	—				
Cabos de bengalas, guarda-chu-							
vas ou sombrinhas	I	—	—				
» » linho.....	II	8	—				
» » madeira <u>para ferra-</u>							
<u>mentas ou utensí-</u>							
<u>lios</u>	I	—	—				
» » <u>matérias fibrosas não</u>							
<u>designados</u>	II	8	—				
» metálicos.....	II	8	15				
» com invólucro isolador..	II	8	—				
Cabras (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—				
Cábreas (<i>aparelhos de elevação</i>).	I	—	—				
Cabritos (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—				
Cacau em grão.....	I	—	—				
» moido (<i>ou pisado</i>).....	I	—	—				
Cachimbos para fumar.....	I	—	—				
» (<i>ferragem</i>).....	I	—	—				
Cadeados.....	I	—	—				
Cadeias.....	I	—	—				
Cadeiras de ferro.....	I	—	—				
» » verga.....	I	—	—				
» <u>não designadas</u>	I	—	—				

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Cal de depuração do gás de iluminação.....	II	8	—	Canas (ou caniços) comuns em bruto.....	IV	8	—
» hidráulica.....	II	8	—	» não designadas em bruto	I	—	—
Calabres de esparto.....	II	8	—	» em obra.....	I	—	—
» » <u>matérias fibrosas</u>				Canastras *	I	1	—
» » não designadas..	II	8	—	Candieiros d'illuminação pública	II	8	—
» metálicos.....	II	8	—	» não designados.....	I	—	—
Calafeto.....	II	—	—	Canela.....	I	—	—
Calçado não designado.....	I	—	—	Canelas (para fio).....	I	—	—
Calços.....	II	8	—	Canetas.....	I	—	—
Calda bordaleza.....	II	9	—	Cânfora.....	I	—	—
Caldas cúpricas não designadas (para tratamento de vegetais) .	II	9	—	Canhamação.....	II	10	15
Caldeiras montadas sobre rodas	I	—	—	Cânhamo com preparo	I	10	15
» desmontadas.....	I	10	—	» em bruto	II	10	15
Calhas de aço (rails).....	II	8	—	» em obra não designada.....	I	10	15
» » ferro.....	II	8	—	» (semente de)	II	—	—
Calhau.....	IV	8	—	Canhões	I	—	—
Calça	IV	8	15	Canôas (Tarifa Geral, Cap. xv).	—	—	—
Caloríferos	I	—	—	Canos de aço.....	II	8	—
Camarões (ganchos)	II	—	—	» » armas de fogo.....	I	—	—
Camas de ferro com ou sem ornamentos doutros metais	I	8	—	» » barro.....	I	8	—
» » madeira	I	—	—	» » chumbo.....	I	8	—
» » metal não designado	I	—	—	» » cobre.....	I	—	—
Caminheiras.....	I	10	—	» » estanho.....	I	—	—
Camions armados (Tarifa Geral, Cap. xv).....	—	—	—	» » folha de Flandres...	I	8	—
» carregados com mobília	I	—	—	» » ferro	II	8	—
» desarmados (tanto o jogo como a caixa).....	I	—	—	» » grés.....	I	8	—
Camoezes frescos	I	9	—	» » latão	I	—	—
» passados.....	II	9	—	» » zinco	I	8	—
Campainhas	I	—	—	Canotilho de lã.....	I	—	—
Campânulas para linhas eléctricas	I	8	—	» seda	I	—	—
» de vidro.....	I	—	—	Cantaria com aparelho simples.	IV	8	—
Camurça	I	—	—	» desbastada.....	IV	8	—
				» em bruto	IV	8	—
				» » obra	I	—	—
				Caolino em bruto	IV	8	—
				Capachos de cairo esparto, palma ou pita.....	I	10	—

* Vidè complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Capachos não designados	I	—	—	Carolo de milho	IV	8	—
Caparosa azul (<i>sulfato de cobre</i>)	II	9	—	Carqueja.	IV	3	—
» branca (<i>sulfato de zinco</i>)	II	9	—	Carrapato (<i>semente de</i>)	II	—	—
» verde (<i>sulfato de ferro</i>)	II	9	—	Carretas armadas (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)	—	—	—
Capas de palha para garrafas*.	I	1	—	» desarmadas	I	—	—
Cápsulas explosivas carregadas	—	4	—	Carrinhos para crianças	I	—	—
» de metal para garrafas	I	—	—	» de mão (<i>para terra-planagens</i>)	I	8	—
» vazias para explosivos	I	—	—	Carris de aço (<i>rails</i>)	II	8	—
» não designadas	I	—	—	» » ferro (<i>rails</i>)	II	8	—
Carbonato de amonia (<i>alcali volátil</i>)	I	—	—	» velhos (<i>sucata</i>)	IV	8	—
» » barita	II	8	—	Carroá com preparo	I	—	—
» » cal (<i>cré</i>)	II	8	—	» em bruto	II	—	—
» » cal puro <i>farmaceutico</i>	I	—	—	» » obra não designada	I	—	—
» » chumbo	I	—	—	Carroças montadas sobre rodas (<i>Tarifa Geral Cap. xv</i>)	—	—	—
» » estronciana	II	8	—	» desmontadas	I	—	—
» » magnésia	II	8	—	Carros de mão não designados.	I	—	—
» » potássio	II	8	—	Carruagens desarmadas (<i>tanto o jogo como a caixa ou leito</i>)	I	—	—
» » soda natural (<i>barrilha</i>)	II	8	—	» de caminho de ferro armadas sobre vagões (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)	—	—	—
» » sódio (<i>sal de soda</i>)	II	8	—	Carruagens de caminho de ferro circulando sobre as suas proprias rodas (<i>Tarifa Geral, Cap. xvi</i>)	—	—	—
Carbureto de cálcio	—	4	—	Carruagens de caminho de ferro desarmadas (<i>tanto a caixa como o leito</i>)	I	—	—
Cardas para cardar	I	10	—	Carruagens não designadas, armadas e montadas ou não sobre rodas (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)	—	—	—
» (<i>pregos para calçado</i>) ..	II	—	—	Cartão asfaltado, embreado ou alcatroado	IV	8	—
Cardo seco	I	—	—	» em fôlha	I	—	—
» verde	II	12	—				
Carnauba (<i>cêra vegetal</i>) em bruto	I	—	—				
» » » obra não designada	I	—	—				
Carne congelada	II	9	—				
» ensacada (<i>salchicharia</i>) ..	I	9	—				
» fumada	I	9	—				
» salgada	II	9	—				
» seca	I	9	—				
Carneira (<i>pele</i>) em obra	I	—	—				
Carneiros (<i>Tarifa Geral Cap. xiv</i>)	—	5	—				
Caroços	II	—	—				

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Cartão inutilizado.....	IV	8	—	Casca de salgueiro.....	II	13	—
» em obra <i>não designada</i>	I	—	—	» » sôbro.....	II	13	—
» pedra.....	II	8	—	» » tartaruga.....	I	—	—
Cartas de jogar.....	I	—	—	Cascalho.....	IV	8	—
» geograficas.....	I	—	—	Cascara ou precipitado de cobre	II	—	—
Cartazes.....	I	—	—	Cascas de ervilhas.....	IV	12	—
Cartões furados (<i>para teares, instrumentos musicais, etc.</i>).....	I	—	—	» » favas.....	IV	12	—
» (<i>talas</i>) para enfardamento de tecidos *.....	II	1	—	» medicinais.....	I	—	—
Cartonagens.....	I	—	—	» de sementes olioginosas	III	8	—
Cartuchos de cartão.....	I	—	—	» para curtimento de couros <i>não designadas</i> ...	II	13	—
» » papel impressos.....	I	—	—	» para curtimento, servidas (<i>depois do banho ou infusão</i>) a granel....	IV	13	—
» » » ornamentados.....	I	—	—	» <i>não designadas</i> para acondicionamento...	III	9	—
» » » <i>não designados</i>	II	—	—	» <i>não designadas</i>	I	—	—
» para armas de fogo, carregados.....	—	4	—	Cascos de animais.....	IV	8	—
» para armas de fogo, descarregados.....	I	—	—	» » » triturados..	IV	8	—
Carvão animal, acondicionado..	II	—	—	» » madeira.....	I	1	—
» » a granel.....	IV	8	—	» » » desarmados..	II	1	—
» de coque acondicionado	IV	8	15	Castanhas doces (<i>confeitaria</i>)..	I	—	—
» » » a granel.....	IV	8	15	» do Maranhão.....	I	—	—
» » pedra.....	IV	8	—	» » país, <i>sem preparo</i> ..	II	9	—
» » sulfo-carbónico.....	I	—	—	» piladas.....	II	9	—
» vegetal a granel.....	II	13	—	Castor (<i>pêlo ou pele de</i>).....	I	—	—
» » em sacos.....	II	13	—	Casulos de seda.....	I	—	—
Carvões para desenho.....	I	—	—	Cataventos.....	I	—	—
» » aparelhos eléctricos.....	I	—	—	Catres de madeira.....	I	—	—
Casca de arroz em bruto *....	III	9	—	Cautchouc em bruto.....	I	—	—
» » » moída.....	III	9	—	» » obra.....	I	—	—
» » azinho.....	II	13	—	» » » inutilizado (<i>sucata</i>).....	I	—	—
» » carvalho.....	II	13	—	Cavacas para lume.....	IV	3	—
» » eucalipto.....	IV	8	—	Cavala (<i>sarda</i>) fresca ou salpicada.....	II	—	—
» » pinheiro.....	IV	8	—	» » <i>não designada</i> ..	II	10	15
				Cavalos (<i>Tarifa Geral, Cap. vii</i>)	—	5	—
				Cavernas de madeira.....	II	3	—

* Vidé complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Cavernas metálicas.....	II	8	—	Cevadinha.....	I	—	—
Cavilhas metálicas <i>não designadas</i>	II	—	—	Chá	I	—	—
» para rails.....	II	8	—	Chá-mate	I	—	—
Cebolas alimentícias (<i>hortaliça</i>)	II	9	15	Chacina (<i>carne ensacada</i>)	I	9	—
» de flôres	I	—	—	Chales.....	I	—	—
Cefeiras armadas.....	I	10	—	Chaminés de ferro	II	8	—
» desarmadas.....	I	10	—	» » vidro.....	I	—	—
Ceiras de esparto, palma ou pita novas	II	10	15	» <u>não designadas</u>	I	—	—
» uzadas.....	II	1	—	Chapa de vidro colorida.....	I	—	—
Ceirões.....	I	10	15	» » » comum (<i>vidraça sem côr e não polida</i>)	I	—	—
Celhas de madeira	I	—	—	» » » gravada.....	I	—	—
» » » desarmadas.....	II	—	—	» » » impressa.....	I	—	—
Celuloide (<i>objectos de</i>)	I	—	—	» » » polida	I	—	—
Celulose (<i>pasta de madeira</i>)....	IV	8	—	Chapas fotográficas	I	—	—
Cenouras	I	9	15	» de juntas (<i>para rails</i>)..	II	8	—
Centeio.....	IV	11	15	Chapeleiras vazias	I	—	—
Cêpa para queimar.....	IV	3	15	Chapeus de feltro sem adornos.	I	—	—
Cêra em bruto.....	I	—	—	» » palha	I	—	—
» » obra <i>não designada</i> ...	I	—	—	» » sol	I	—	—
» mineral em bruto	I	—	—	» <u>não designados</u>	I	—	—
» » obra <i>não designada</i>	I	—	—	Chapins (<i>pequeno material de via ferrea</i>).....	II	8	—
» vegetal (<i>carnauba</i>) em bruto	I	—	—	Chariots (<i>caranguejas para mudanças de via</i>) desarmados...	II	8	—
» » » obra <i>não designada</i>	I	—	—	Charruas.....	II	10	—
Cerdas.....	I	—	—	Charutos de tabaco	I	—	—
Cereais <u>não designados</u>	III	—	—	» medicinais (<i>boquilhas</i>)	I	—	—
Cerejas frescas	I	9	—	Chaves (<i>de fechaduras ou cadeados</i>)	I	—	—
Cerveja.....	II	2	—	» (<i>ferramenta</i>).....	I	10	15
Cestos *.....	I	1	—	Chavetas para rails	II	8	—
Cevada.....	III	11	15	Cherva com preparo	I	10	15
» germinada (<i>malte</i>).....	II	—	—	» em bruto	II	10	15
» torrada	I	—	—	» » obra <u>não designada</u>	I	10	15
» verde (<i>pasto</i>) a granel..	II	12	—	Chícharo	III	11	15
» » » prensada ..	II	12	—	Chicória (raiz de) em bruto....	II	—	—
» » » <i>não prensada</i> , acondicionada	II	12	—	» » » moída (<i>pisada</i>)	I	—	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Chicória (raiz de) torrada.....	I	—	—	Clarificantes para bebidas não designados.....	I	—	—
» verde (rama para pasto).....	I	12	—	Clavinas.....	I	—	—
Chifre artificial (massa para botões ou obra de penteiro).....	I	—	—	Clichés fotográficos.....	I	—	—
» não designado em bruto.....	II	8	—	» de gravura.....	I	—	—
» » obra.....	I	—	—	» » tipografia.....	I	—	—
» » estriado (barbas para espartilhos).....	I	—	—	Cloratos.....	—	4	—
Chifres triturados.....	IV	8	—	Cloreto de acetile.....	—	4	—
Chinelos.....	I	—	—	» » bário.....	I	—	—
Chocadeiras.....	I	—	—	» » cálcio.....	II	8	—
Chocalhos.....	I	—	—	» » chumbo.....	I	—	—
Chocas.....	I	—	—	» » estanho.....	I	—	—
Chocolate.....	I	—	—	» » ferro.....	I	—	—
Chouriços.....	I	9	—	» » magnésio.....	I	—	—
Chumaceiras de aço.....	II	10	—	» » manganéz.....	I	—	—
» » ferro.....	II	10	—	» » metilo.....	—	4	—
» não designadas....	I	10	—	» » potássio e cainite..	II	8	—
Chumbo de caça.....	I	8	—	» » zinco.....	I	—	—
» » solda.....	I	8	—	Cloridrato de amoníaco.....	I	—	—
» em bruto.....	IV	8	15	» » potassa.....	I	—	—
» » canos (tubos).....	I	8	—	Cloro em dissolução.....	I	—	—
» » obra ordinária....	IV	8	—	Cloróformio.....	—	4	—
» laminado.....	IV	8	15	Coalho.....	I	—	—
» em obra não designada	I	—	—	Coaltar (alcatrão mineral).....	II	8	15
» » sucata.....	IV	8	—	» » » neutra-			
Cidra (vinho de maçãs).....	II	2*	—	lisado (para tratamento de plantas).....	II	9	—
Cigarros de tabaco.....	I	—	—	Cobalto (azul de).....	I	—	—
» medicinais.....	I	—	—	» (metal).....	I	—	—
Cilhas.....	I	—	—	» (minério de).....	I	—	—
Cimento.....	II	8	15	Cobertores.....	I	—	—
Cinábrio (vermelhão, sulfureto de mercurio nativo).....	I	—	—	Cobre em bruto.....	II	—	—
Cinzas de antimónio.....	I	—	—	» » obra não designada..	I	—	—
» não designadas.....	IV	8	—	» » sucata.....	II	8	—
Cisco de carvão mineral.....	IV	8	—	» laminado.....	II	—	—
» » » vegetal.....	II	13	—	Cobrejões.....	I	—	—
				Cochonilha.....	I	—	—
				Coconote (semente de).....	II	—	—
				Côcos cheios.....	II	—	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Côcos (<i>casca de</i>).....	II	—	—	Conchas trituradas (<i>adubo</i>) a			
Coelheiras (<i>arreios</i>)	I	—	—	granel	IV	8	—
» de barro	I	—	—	» não designadas	I	—	—
Cofres de ferro	I	—	—	Condeças (<i>cestos</i>)* *	I	1	—
» » madeira	I	—	—	Confeitaria (<i>genero de</i>)	I	—	—
Cognac	I	2	—	Conservas alimentícias não desi-			
Cogumelos	I	—	—	gnadas	I	—	—
Coiros em obras não designada	I	—	—	Contadores de água	I	—	—
» artificiais	I	—	—	» » gás	I	—	—
» » em obra	I	—	—	» electricos	I	—	—
» curtidos não designados..	I	—	—	Contas (<i>missanga</i>)	I	—	—
» por curtir	II	9	—	Copiadores de cartas	I	—	—
Cola	I	—	—	Copos de vidro	I	—	—
Colchetes	I	—	—	» não designados	I	—	—
Colchões de arame	I	—	—	Coque acondicionado	IV	8	15
» » molas	I	—	—	» a granel	IV	8	15
» não designados	I	—	—	Coques com base de soda	I	—	—
Colheres de chumbo	II	—	—	Cordame velho (<i>inutilizado</i>) ...	IV	8	—
» » estanho	II	—	—	Cordão	I	—	—
» » ferro	II	—	—	Cordas de linho	II	8	—
» » metais não designa-				» » tripa	I	—	—
dos	I	—	—	» » matérias fibrosas não			
» » pau	II	—	—	designadas	II	8	—
» para fundição	II	—	—	» para instrumentos de			
» » sondagem	II	10	—	musica não designadas	I	—	—
Colódio	—	4	—	» metálicas não designadas	II	8	—
Colmeias	I	—	—	Cordeiros (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—
Colofonia (<i>rezina refinada</i>)	I	—	—	Cordel	I	—	—
Colza (<i>semente de</i>)	II	—	—	» de estopa, juta ou linho	I	10	15
Complemento de taras (<i>acondi-</i>				Cordovão	I	—	—
<i>cionamento interior: palha, pa-</i>				Coroas de flores artificiais	I	—	—
<i>pel, casca de arroz, etc., quan-</i>				» » metal	I	—	—
<i>do contido nas proprias taras,</i>				Coronhas	I	—	—
<i>ou externo contendo-as como cai-</i>				Correias de transmissão	I	—	—
<i>xas com latas ou garrafas, ces-</i>				» » » artifi-			
<i>tos com garrações, etc.) *</i>	—	—	—	ciais	I	—	—
Conchas de ferro fundido	II	—	—	» não designadas	I	—	—
» trituradas (<i>adubo</i>) acon-				Correntes de aço	II	8	—
dicionada	IV	8	—	» » ferro	II	8	—

* Taxa igual à que corresponder às taras que contenham o complemento ou que neste forem contidas.

* * Vidé complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Cortiça de refugo, pregada em grades de madeira..	I	13	—	Crina em obra.	I	—	—
» em bruto	I	13	—	» vegetal em bruto.....	I	—	—
» » pranchas	I	13	15	» » obra.....	I	—	—
» » quadros	I	13	—	Criolite (<i>fluoreto duplo de sódio e alumínio</i>)	II	8	—
» » rôlhas.....	I	13	—	Cristais de soda.....	I	—	—
» » obra <i>não designada</i> ..	I	—	—	Cristal de rocha em bruto.....	I	—	—
» virgem	I	13	—	» (<i>vidro fino</i>) em obra....	I	—	—
Corticite	II	8	—	Crivos.....	I	10	—
Cortiços.....	I	—	—	Cromo-litografias.....	I	—	—
Cotão de lã (<i>tuniz</i>).....	II	—	—	Cruzamentos de via ferrea....	II	8	—
Couros (<i>veja-se Coiros</i>)	—	—	—	Cubas (<i>dornas ou balseiros</i>)	I	—	—
Coxins de ferro (<i>pequeno material de via</i>)	II	8	—	» » » » de sarmadas.....	II	—	—
Cozinhas económicas (<i>fogareiros</i>).....	II	—	—	Cunhetes *	I	1	—
Crampons (<i>escápulas</i>) para rails	II	8	—	» desarmados.....	II	1	—
Cravação (<i>cravos, escápulas, parafusos e pregos</i>), <i>não designada</i>	II	—	—	Cutelaria (<i>excepto os instrumentos de cirurgia</i>).....	I	—	—
Cravagem de centeio.....	I	—	—				
Cravo da India	I	—	—				
Cravos (<i>pregaria</i>).....	II	—	—				
Cré (<i>carbonato de cal</i>).....	II	8	—				
» fosfatado.....	II	8	—				
» puro (<i>carbonato de cal farmacéutico</i>)	I	—	—				
Creμες (<i>graxas para calçado ou correame</i>).....	I	—	—				
Cremonas (<i>fechos para portas</i>)..	I	—	—				
Cremor tártaro	I	—	—				
Creosota medicinal.....	I	—	—				
» <i>não designada</i>	II	8	—				
Cilindros compressores armados	I	—	—				
» » (<i>galgas</i>) desarmados	II	8	—				
» de impressão.....	I	10	—				
» laminadores.	I	10	—				
» <u>não designados</u>	I	—	—				
Crina em bruto	I	—	—				

* Vidé complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
				Discos para sinais (<i>accessórios de via ferrea</i>).....	II	8	—
				Doce.....	I	—	—
				Dornas (<i>cubas</i>) armadas.....	I	—	—
				» » desarmadas....	II	—	—
				Drogas <u>não designadas</u>	I	—	—
D							
Debulhadoras armadas.....	I	10	—				
» desarmadas.....	I	10	—				
Dentes de animais.....	I	—	—				
Desecantes (<i>para pintura</i>).....	I	—	—				
Desenhos.....	I	—	—				
Desincrustantes (<i>para limpeza de geradores de vapor</i>).....	I	—	—				
Desperdícios de algodão (<i>massa-roquinha</i>)....	II	—	—				
» » cartão.....	IV	8	—				
» » cortiça, acondicionados....	IV	13	15				
» » cortiça a granel	IV	13	15				
» » couro.....	II	8	—				
» » estôpa.....	II	10	15				
» » juta.....	II	10	15				
» » lã penteada....	II	—	—				
» » linho.....	II	10	15				
» » papel.....	IV	8	—				
» » papelão.....	IV	8	—				
» » peles.....	II	8	—				
» » seda.....	I	—	—				
Despôjos de carniceria <i>não designados (excepto carnes e miudezas)</i>	IV	8	—				
Destiladores (<i>alambiques</i>).....	I	10	—				
Detonantes <u>não designados</u>	—	4	—				
Dextrina.....	I	—	—				
Dynamite sem capsulas.....	—	4	—				
Dinamos (<i>geradores de electricidade</i>).....	I	10	—				
				E			
				Eclisses (<i>para carris de via ferrea</i>).....	II	8	—
				Eixos de rodas, montados.....	I	—	—
				» » desmontados..	II	8	—
				Elasticos <i>não designados</i>	I	—	—
				Elevadores.....	I	—	—
				Embarcações (<i>Tarifa Geral, Capítulo xv</i>).....	—	—	—
				Encerados <i>para resguardo de mercadorias</i>	II	1	—
				Enfardadeiras.....	I	10	—
				Entulho.....	IV	8	—
				Envolucros de palha para garrafas *.....	I	1	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Envolucros vazios para cartuchos	I	—	—	Esmeril	I	—	—
Enxadas	II	10	—	Espadas	I	—	—
Enxergas	I	—	—	Espanadores	I	—	—
Enxergões	I	—	—	Espargos	I	9	—
Enxofradores	I	9	—	Espartilhos	I	—	—
Enxofre composto (para tratamento de plantas) ...	II	9	—	Esparto com preparo	I	10	15
» em pedra	II	9	—	» em bruto	II	10	15
» moído	II	9	—	» obra não designada	I	10	15
» sublimado (flor de enxofre)	II	9	—	Espatos não designados	IV	8	—
» em preparações não designadas	I	—	—	Especiarias não designadas	I	—	—
Equipamentos militares não designados	I	—	—	Espelhos	I	—	—
Erva doce	I	—	—	Espermaceti	I	—	—
» seca a granel	I	—	—	Espingardas	I	—	—
» » prensada	IV	12	—	Espirito de vinho	III	2	—
» » (não prensada) acondicionada	II	12	—	Espoletas	—	4	—
» verde a granel	II	12	—	Esponjas	I	—	—
» » prensada	IV	12	—	Esquentadores para banho	I	—	—
» » (não prensada) acondicionada	II	12	—	Essencia de alcatrão mineral ..	—	4	—
Ervas medicinais	I	—	—	» » mirbana	I	—	—
Ervilhaca	II	11	—	» » nafta	—	4	—
Ervilhas secas	III	11	15	» » petróleo	—	4	—
» verdes	I	9	15	» » terebintina (agua-raz comum)	I	—	—
Escapulas para carris	II	8	—	» » terebintina refinada (medicinal) ..	I	—	—
» não designadas	II	—	—	» » xistos betuminosos	—	4	—
Escarradores	I	—	—	Essencias (perfumarias)	I	—	—
Escórias não designadas	IV	8	—	» não designadas	—	4	—
Escorvas	—	4	—	Estambre (lã penteada)	I	—	—
Escovas	II	—	—	Estampas	I	—	—
» metálicas de tear	II	10	—	Estanho de solda	I	—	—
Escovilha (terra ou lixo de ourives)	I	—	—	» em bruto	IV	15	—
Esmalte em bruto	I	—	—	» obra não designada	I	—	—
				» sucata	IV	8	—
				» laminado	IV	15	—
				Estearina	I	—	—
				Esteios de ferro (obra ordinária)	II	8	—
				» pedra (para parreiras)	IV	8	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Farinha de milho em barricas ou <u>sacaria ordinária</u>	III	11	15	Feno verde a granel	II	12	—
Farinha de milho em pacotes ou <u>quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u> ..	I	—	—	» » <u>(não prensado)</u> acondicionado	II	12	—
Farinha de mostarda	I	—	—	» » prensado	IV	12	—
» » pau (<i>mandioca</i>)....	I	—	—	Fermento (<i>levadura</i>).....	I	—	—
» » tremoço (<i>adubo</i>)...	III	8	15	Ferraduras	I	—	—
» » trigo em barricas ou <u>sacaria ordinária</u>	III	11	15	Ferragens não designadas.....	I	—	—
Farinha de trigo em pacotes ou <u>quaisquer taras não designadas no artigo antecedente</u> ..	I	—	—	Ferramentas não designadas ...	II	10	—
Farinhas para alimentação de gado.....	III	11	15	Ferro bronzeado	I	—	—
Farinhas não designadas	I	—	—	» <u>coberto com qualquer metal não designado</u>	I	—	—
Farois (<i>lanternas</i>).....	I	—	—	» em bruto coado, fundido, forjado, batido ou laminado	IV	8	—
Farpas.....	I	—	—	» esmaltado	I	—	—
Fateixas	II	8	15	» galvanizado, acobreado, prateado, niquelado, e dourado.....	I	—	—
Fato.....	I	—	—	» pulido.....	I	—	—
Fava seca.....	III	11	15	» torneado	I	—	—
» torrada.....	I	—	—	» em obra não designada (<i>ordinária</i>)	II	8	—
» verde.....	I	9	15	» em preparados medicinais	I	—	—
Favos (<i>com mel ou sem mel</i>)....	I	—	—	» velho (<i>sucata</i>).....	IV	8	—
Fazendas de seda	I	—	—	» zincado	II	8	—
» não designadas	I	—	—	Ferros de engomar.....	I	—	—
Fechaduras.....	I	—	—	Ferrugem	IV	8	—
Fechos.....	I	—	—	Fezes de metais preciosos (<i>litar-girio</i>)	I	—	—
Féculas não designadas	III	11	15	Fibras (<i>filamentos</i>) textis não designadas, com preparo	I	—	—
Feijão seco.....	III	11	15	» (<i>filamentos</i>) textis não designadas, em bruto	II	—	—
» verde.....	I	9	15	» (<i>filamentos</i>) textis não designadas, em obra não designada	I	—	—
Feldspato	IV	8	—	Fibro cimento em chapas.....	IV	8	—
Feltros betumados, alcatroados ou asphaltados.....	IV	8	—	» » » laminas (<i>telhas ou telhões</i>).....	IV	8	—
» não designados	I	—	—				
Feno seco a granel.....	I	—	—				
» » <u>(não prensado)</u> acondicionado.....	II	12	—				
» » prensado	IV	12	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Figos secos.....	II	9	15	Folha (<i>palha ou camisa</i>) de milho			
» verdes.....	I	9	15	» a granel	I	—	—
Figuras de cêra.....	I	—	—	» (<i>palha ou camisa</i>) de milho			
» » <u>materia prima não designada</u>	I	—	—	» prensada.....	IV	12	—
Filaça	II	—	—	» (<i>palha ou camisa</i>) de milho (<i>não prensada</i>) acondicionada.	II	12	—
Filtros.....	I	—	—	Folhas de serra.....	I	10	—
Fios de linho, estopa, pita ou juta	I	10	15	» (<i>ou rama</i>) de amoreira..	II	9	—
» » seda.....	I	—	—	» (<i>ou mato</i>) para adubo...	IV	8	—
» <u>não designados</u>	I	—	—	» de madeira para marcenaria	I	—	—
Fitas para medir.....	I	—	—	Foles	I	10	—
» de papel.....	I	—	—	Forcados.....	II	10	—
» » seda	I	—	—	Forjas	I	10	—
» <i>não designadas (excepto as de magnésio)</i>	I	—	—	Fôrmas de madeira	I	—	—
Fivelas.....	I	—	—	» <u>não designadas</u>	I	—	—
Flor de enxofre (<i>enxofre sublimado</i>).....	II	9	—	Formicida (<i>sulfureto de carbónico</i>).....	—	4	—
Flores artificiais	I	—	—	Fórmio com preparo	I	—	—
» de alfazema.....	I	—	—	» em bruto	II	—	—
» medicinais	I	—	—	» » <u>obra não designada</u>	I	—	—
» naturais <i>não designadas</i> ..	I	—	—	Fornos de laboratório	I	—	—
Fluoreto duplo do sódio e alumínio (<i>criolite</i>)	II	8	—	Forragens secas a granel	I	—	—
Fluo silicáto de magnésio.....	I	—	—	» » prensadas....	IV	12	—
» » » potassa.....	I	—	—	» » (<i>não prensadas</i>) acondicionadas...	II	12	—
» » » soda.....	I	—	—	» verdes a granel	II	12	—
Fogareiros de barro.....	I	—	—	» » prensadas... ..	IV	12	—
» » ferro	II	—	—	» » (<i>não prensadas</i>) acondicionadas	II	12	—
Fogões	I	—	—	Fosfato de cal em bruto	IV	8	—
Fogos de artificio	—	4	—	» » » triturado	IV	8	—
Foguete.....	—	4	—	» » potassa	I	—	—
Foices	II	10	—	» » soda.....	I	—	—
Folha de Flandres em bruto..	II	8	15	Fosfatos de desfosforação em bruto	IV	8	—
» » » preparada para caixas.....	II	8	15	Fosfo-guano	IV	8	15
Folha de Flandres em obra <i>não designada (ordinária)</i> ..	I	8	—	Fosforo amorfo (<i>vermelho</i>)	—	4	—
				» comum (<i>branco</i>)	—	4	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Fosforos (<i>acendalhas</i>)	—	4	—	G			
» de Bengala	—	4	—				
Fotografia, (<u>artigos não designados de</u>)	I	—	—	Gadanhas	II	10	—
Fotografias (impressões)	I	—	—	Gado (<i>Tarifa Geral Cap. XIV</i>) ..	—	5	—
Franjas (<i>sem ouro ou prata</i>)	I	—	—	Gaiolas para passaros	I	—	—
Frascos de vidro	I	—	—	» » acondicionamento*	I	1	—
» <u>não designados</u>	I	—	—	» » »			
Frutas em conserva <i>não designadas</i>	I	—	—	» desarmadas	II	1	—
» frescas coloniais	I	—	—	» vazias <i>não designadas</i> ..	I	—	—
» » <u>não designadas</u> ..	I	9	15	Galena (<i>mineral de chumbo sulfurado</i>)	IV	8	—
» passadas (<i>sêcas</i>) <u>não designadas</u>	II	9	15	Galgas (<i>cilindros compressores</i>)			
Fuligem de chaminés	IV	8	—	» armadas	I	—	—
Fulminantes <u>não designados</u> ..	—	4	—	» (<i>cilindros compressores</i>)			
Fulminatos	—	4	—	» desarmadas	I	8	—
Fundas	I	—	—	Galha (<i>noz de</i>)	I	—	—
Fundos de metal para cartuchame	I	—	—	Galochas	I	—	—
» » vasilhame	II	3	—	Galões de seda	I	—	—
Fungicidas <i>não designados</i> para usos agrícolas	II	9	—	Galões <i>não designados</i> (<i>sem ouro ou prata</i>)	I	—	—
Fuzos	I	—	—	Gamelas vazias	I	—	—
» de tear	I	10	—	Ganchos de tracção (<i>para veículos</i>)	I	8	—
				» para cabelo	I	—	—
				» <i>não designados</i>	I	—	—
				Garfos (<i>talheres</i>)	I	—	—
				Garrafas de barro*	I	1	—
				» » cristal	I	—	—
				» » grés*	I	1	—
				» » vidro ordinárias			
				» » (<i>taras</i>)* ..	IV	1	—
				» » » <i>não designadas</i>	I	—	—
				» » » ordinárias ..	III	—	—
				Garrações de barro*	I	1	—
				» » grés*	I	1	—
				» » vidro*	I	1	—
				Garroba	II	11	—
				Gás acetilene comprimido	—	4	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Gás de iluminação comprimido.	—	4	—	Golpelhas de palma ou esparto			
Gás-mil.....	—	4	—	(novas).....	II	10	15
Gases <i>não designados</i> comprimi-				» usadas	II	1	—
dos.....	—	4	—	Goma (<i>amido</i>).....	I	—	—
Gasolina	—	4	—	» arabica	I	—	—
Gelatina	I	—	—	» copal	I	—	—
Gêlo (<i>agua comum gelada</i>).....	I	—	—	» de peixe.....	I	—	—
Gelosias (<i>persianas</i>) de ferro...	II	8	—	» laca.....	I	—	—
» » » madeira	I	3	—	Gomas <u>não designadas</u>	I	—	—
Genebra (<i>bebida</i>).....	I	2	—	Gonzos para portas	I	—	—
Gengibre.....	I	—	—	Gordura mineral.....	III	—	—
Geradores de vapor desmonta-				Gorduras <u>não designadas</u>	II	—	—
dos....	I	10	—	Grades agricolas.....	II	10	—
» » » montados				» de madeira (<i>taras</i>)*....	I	1	—
sobre rodas.....	I	—	—	» » » desmancha-			
Gergelim (sementes de).....	II	—	—	das (<i>taras</i>).....	II	1	—
Geropiga em barris simples ou				Grafite (<i>plombagina</i>)	I	—	—
ôdres	IV	2	15	Grainha.....	II	11	—
» » vasilhame de ma-				Gramma (semente de).....	II	11	—
deira, simples,				Grampos (<i>ferragem</i>).....	I	—	—
<u>não designado.</u>	IV	2	15	» (<i>ferramenta</i>).....	II	10	—
» » vasilhame de ma-				Granadas carregadas	—	4	—
deira, duplo, ou quaisquer				» vazias	I	—	—
vasilhas não designadas nos				Granito com aparelho simples.	IV	8	—
dois artigos antecedentes....	II	2	—	» em bruto	IV	8	—
Gêsso calcinado.....	II	8	—	» » obra.....	I	—	—
» com sulfato de cobre				» desbastado.....	IV	8	—
(<i>para tratamento de</i>				» desfeito.....	IV	8	—
<i>plantas</i>).....	II	9	—	Grão de bico	III	11	15
» cru.....	II	8	—	Gravuras.....	I	—	—
» em obra não designada.	I	—	—	Graxa.....	I	—	—
Ginguba (sementes de)	II	—	—	Grêda.....	IV	8	—
Ginjas frescas	I	9	15	Grelhas para fornalhas.....	II	8	—
» passadas	II	9	15	» <u>não designadas</u>	II	—	—
Giz (<i>cré</i>) em bruto.....	II	8	—	Grés em bruto.....	IV	8	—
» de alfaiate.....	I	—	—	Grossaria em peças.....	II	10	15
» para bilhar.....	I	—	—	Grossarias servidas (<i>taras</i>)*...	II	1	—
Glicerina.....	I	—	—	Gruas (<i>colunas para tomas de</i>			
Glicose (<i>gluten</i>).....	I	—	—	<i>agua de caminho de ferro</i>)....	II	8	—

* Vidè complemento de taras.

[illegible]

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
L				Latão laminado	II	—	—
Lã artificial (<i>mungo</i>)	II	—	—	Latas *	I	1	—
» cardada	I	—	—	» vazias para conserva....	II	8	15
» de cabra (<i>cachemira</i>)	II	—	—	Lavatórios	I	—	—
» » camelo	II	—	—	Legumes em conserva	I	—	—
» em fio (<i>fio de lã</i>)	I	—	—	» frescos <u>não designados</u>	I	9	15
» » pó	I	—	—	» secos <u>não designados</u>	II	11	15
» lavada em rama	II	—	—	Leite	I	—	—
» penteada (<i>estambre</i>)	I	—	—	» <u>conservado, concentrado,</u>	I	—	—
» suja	II	—	—	<u>condensado, esterilizado</u>			
» tecida	I	—	—	Leitões (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—
Lacas não designadas	I	—	—	Leitos de madeira	I	—	—
Lacre	I	—	—	» » metal	I	—	—
Ladrilhos de barro ordinários	IV	8	—	Lenços (<i>excepto os de seda</i>)	I	—	—
(<i>tijolos</i>)				» de seda	I	—	—
» » marmore				Lenha	IV	3	—
» » vidro				Lenhite	IV	8	—
» <u>não designados</u>	II	8	—	Lentes	I	—	—
Lagedo	IV	8	—	Lentilhas (<i>legumes</i>)	III	11	—
Lages de vidro	I	—	—	Leques	I	—	—
Lamas	IV	8	—	Letras de imprensa (<i>tipo</i>)	I	—	—
Laminadores	I	10	—	Levadura (<i>fermento</i>)	I	—	—
Lampadas	I	—	—	Liaças de vimes	II	8	—
» para soldar (<i>ferramenta</i>)	I	10	—	Lichens para tinturaria	I	—	—
Lamparinas	I	—	—	» <u>não designados</u>	I	—	—
Lançadeiras	I	—	—	Licores farmaceuticos	I	—	—
» de tear	I	10	—	» <u>não designados</u>	I	2	—
Lanchas (<i>Tarifa Geral, Cap. XV</i>)	—	—	—	Ligas metálicas <u>não designadas</u>	I	—	—
Lanternas	I	—	—	em bruto ...			
Lapis	I	—	—	» » <u>não designadas</u>	I	—	—
Laranjas frescas	I	9	15	em obra			
Lascas de madeira (<i>para queimar</i>)	IV	3	—	» para soldar (<i>solda</i>) não designadas	I	—	—
» » metais não preciosos	IV	8	—	Limalha de metais não preciosos	II	8	—
Latão em bruto	II	—	—	Limas (<i>ferramenta</i>)	I	10	—
» » obra não designada ..	I	—	—	» » inutilisadas	II	8	—
» » sucata	II	8	—	Limões frescos	I	9	15
				Limos	IV	8	—
				Limpadura (<i>cereais</i>)	III	11	15

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
				Madeira de tinturaria.....	I	—	—
				» nacional em toros de 1 ^m maximo.....	IV	3	15
				» ordinária de construção * aplainada...	II	3	—
				» ordinária de construção * aparelhada..	II	3	—
				» ordinária de construção * desbastada..	II	3	15
				» ordinária de construção * em bruto....	II	3	15
				» ordinária de construção * em obra de carpinteiro (portas, janelas, etc.).....	II	3	—
				» ordinária de construção * serrada.....	II	3	15
				» para marcenaria.....	I	—	—
				» serrada para caixas..	II	1	—
				» em bruto <u>não designada</u>	II	—	—
				» » obra <u>não designada</u>	I	—	—
				Madreperola.....	I	—	—
				Magnesia.....	I	—	—
				Magnésio.....	I	—	—
				Malachite (minério).....	I	—	—
				Malaguetas em conserva.....	I	—	—
				» frescas.....	I	9	15
				» passadas.....	I	9	15
				Malas vazias.....	I	—	—
				Malhos de ferro.....	II	10	—
				» » madeira.....	II	10	—
				Malte (cevada germinada) preparado.....	I	—	—
				» (cevada germinada) sem preparo.....	II	—	—
				Mandioca (farinha de pau).....	I	—	—
				Manganez.....	IV	8	—
M							
Macacos (aparelhos para elevação).....	I	10	—				
Macas.....	I	—	—				
Machados.....	II	10	—				
Machas femeas (ferragem).....	I	—	—				
Maça de bagaço de sementes oleoginosas.....	III	8	—				
» » madeira.....	IV	8	—				
» » purgueira.....	III	8	—				
» » tomates.....	I	9	—				
» » vidraceiro.....	I	—	—				
» isoladora.....	I	—	—				
» para rolos tipograficos..	I	—	—				
Maçarocas (milho em).....	IV	11	—				
Maçaroquinha (desperdícios de algodão).....	II	—	—				
Maças alimenticias não designadas.....	I	—	—				
» não designadas.....	I	—	—				
Maças frescas.....	I	9	15				
Maços de ferro.....	II	10	—				
» » madeira.....	II	10	—				
Madeira aplainada <u>não designada</u>	I	—	—				
» aparelhada <u>não designada</u>	I	—	—				
» cortada para vasilhame.....	II	3	—				
» de castanho em varas rachadas.....	II	3	—				
» » pinho nacional em toros, por descascar.....	II	3	15				

* A designação *Madeira ordinária de construção* compreende: casquinha, pitch-pine, spruce e pinho de todas as qualidades; azinheiro, castanho, eucalipto, nogueira, carvalho, cerejeira, choupo, freixo, platano, sôbro, zambujo e outras madeiras comuns do país.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Mangueiras.....	I	—	—	Material de incêndios sobre rodas (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)	—	—	—
Manilhas de barro.....	I	8	—	» » incêndios, desarmado	I	—	—
» » ferro	II	8	—	» » empresas teatrais (<i>scenário, adereços e acessórios</i>) não designado	II	—	—
» » grés.....	I	8	—	» » guerra <u>não designado</u>	I	—	—
Mantas (<i>cobertores</i>).....	I	—	—	» grosso, <u>não designado</u> , para edificações (<i>sondagens, construção, ou reparação de pontes, estradas e vias ferreas</i>)	II	8	—
Manteiga de cacau	I	—	—	» grosso, <u>não designado</u> , para festejos ou <u>feiras</u>	II	8	—
» » porco	I	9	—	» oleícola e vinário <u>não designado</u> (<i>excepto vasilhame</i>). ..	II	10	—
» » vaca	I	—	—	Matérias corantes (<i>para estamperia ou tinturaria não designadas</i>)....	I	—	—
Manuscritos	I	—	—	» explosivas <u>não designadas</u> *.....	—	4	—
Mapas	I	—	—	» fecais	IV	8	—
Máquinas agrícolas <u>não designadas montadas</u> ou não sobre rodas.....	I	10	—	» inflamaveis <u>não designadas</u>	—	4	—
» de calcular.....	I	—	—	» perigosas <u>não designadas</u>	—	4	—
» » costura.....	I	—	—	Mato	IV	3	—
» » escrever.....	I	—	—	» comprimido	IV	8	—
» » fotografia.....	I	—	—	» verde prensado (<i>para forragem</i>)	IV	12	—
» » relojoaria.....	I	—	—	Mechas de artilheria	—	4	—
» <u>não designadas montadas</u> ou não sobre rodas ...	I	10	—	» » enxofre	II	9	—
Marfim em bruto.....	I	—	—	» » minas	—	4	—
» » obra	I	—	—				
Marga (<i>terra</i>).....	IV	8	—				
Margarina.....	I	—	—				
Mariscos em conserva	I	—	—				
» sem preparo	II	9	—				
Marmelos frescos.....	I	9	15				
Marmore desbastado	IV	8	—				
» em bruto.....	IV	8	—				
» pulido.....	I	—	—				
» serrado.....	IV	8	—				
» em obra <u>não designada</u>	I	—	—				
Marmorina	II	8	—				
Marretas	II	10	—				
Martelos	II	10	—				
Material Decauville <u>não designado</u>	I	10	—				

* Exceptua-se o nitro-glicerina e as matérias análogas, cujo transporte seja proibido pelos regulamentos officiaes.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Medicamentos <u>não designados</u> .	I	—	—	Minio de ferro	I	—	—
Medidas <u>não designadas</u>	I	—	—	Miolo de amendoa	II	—	—
Mel	I	—	—	» » pinhão	II	—	—
Melaço	I	—	—	Missanga (<i>contas</i>)	I	—	—
Melancias	I	9	15	Mobilia de ferro	I	—	—
Melões	I	9	15	» <u>não designada</u>	I	—	—
Mercearia (<i>generos de</i>) <u>não designados</u>	I	—	—	Mogno aparelhado	I	—	—
Mercurio (<i>azougue</i>)	I	—	—	» em bruto	I	—	—
Merlim	II	—	—	» » folhas	I	—	—
Metal branco <u>não designado</u> , em bruto	I	—	—	Moinhos portateis	I	—	—
» » <u>não designado</u> , em obra	I	—	—	» <u>não designados</u>	I	10	—
Metais <u>não designados</u> em bruto	II	—	—	Molas de aço para espartilhos .	I	—	—
» <u>não designados</u> em obra lisa	I	—	—	» para estofos	I	—	—
» <u>não designados</u> em obra <u>não designada</u>	I	—	—	» de relojoaria	I	—	—
» <u>não designados</u> laminados	II	—	—	» » suspensão (<i>para veículos</i>)	II	8	—
Metilene (<i>alcool metilico</i>)	III	2	—	» » tracção (<i>para veículos</i>)	II	8	—
Mexilhão em conserva	I	—	—	» <u>não designadas</u>	I	—	—
» sem preparo	II	9	—	Moldes de barro	I	—	—
Mexoalho	IV	8	—	» » gesso	I	—	—
Mesas de bilhar	I	—	—	» » madeira	I	—	—
Mica	I	—	—	» para fundição	I	8	—
Milho	IV	11	15	Molduras	I	—	—
» miúdo (<i>painço</i>)	II	—	—	Morteiros (<i>fogo de artificio</i>) . . .	—	4	—
Milococo (<i>sorgo</i>)	II	—	—	Mós de afiar, montadas	I	10	—
Minério de amianto	IV	8	—	» » amolar, montadas	I	10	—
» » arsénico	IV	8	—	» desmontadas	IV	8	—
» » cobre	IV	8	—	Mosaico de madeira (<i>para soalho, parqué</i>)	I	—	—
» » ferro	IV	8	—	» (<i>ladrilhos de mosaico</i>)	II	8	—
» » manganez	IV	8	—	Mostarda em grão	I	—	—
» » zinco	IV	8	—	» preparada	I	—	—
» lavado	IV	8	—	Môsto de vinho	IV	2	—
Minérios <u>não designados</u>	IV	—	—	Motano (<i>rama de pinheiro</i>)	IV	3	—
Minio de chumbo (<i>zarcão</i>)	I	—	—	Motociclos (<i>biciclos ou triciclos automoveis</i>)	I	—	—
				Motores a vapor (<i>excepto locomotivas de via larga</i>)	I	10	—
				Moveis de ferro <u>não designados</u> .	I	—	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Moveis não designados	I	—	—	N			
Muares (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—				
Mungo (<i>lã artificial</i>)	II	—	—	Nafta	—	4	—
Munições explosíveis não designadas	—	4	—	Naftalina	I	—	—
Muriato de amoniaco	I	—	—	Naftol	I	—	—
» » potassa	I	—	—	Nastro de sêda	I	—	—
Musgo comum	I	—	—	» não designadas	I	—	—
Musgos fosseis	IV	8	—	Navalhas	I	—	—
» para tinturaria	I	—	—	» mecânicas	I	10	—
» não designados	I	—	—	Negro animal, acondicionado ..	II	—	—
				» » a granel	IV	8	—
				» das refinações	IV	8	—
				» de fumo	II	—	—
				» mineral	II	—	—
				Neve	I	—	—
				Niquel em bruto	I	—	—
				» » obra	I	—	—
				» laminado	I	—	—
				Nitrato de amónia	I	—	—
				» » barita	I	—	—
				» » chumbo	I	—	—
				» » estronciana	I	—	—
				» » ferro	I	—	—
				» » potassio (<i>nitro</i>)	IV	8	—
				» » sódio	IV	8	—
				Nitrito de amoniaco	I	—	—
				» » sôda	I	—	—
				Nitro (<i>nitrato de potassio</i>)	IV	8	—
				Niveína	I	—	—
				Noz de areca	I	—	—
				» » galha	I	—	—
				» » palma	II	—	—
				» moscada	I	—	—
				» vomica	I	—	—
				Nózes do país	II	9	15

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
				Obuzes	I	—	—
				Oeres (<i>ocas</i>) em bruto	IV	8	—
				» » preparados (<i>ou ma-</i> <i>nipulados</i>)	I	—	—
				Odres	II	1	—
				Oleados <i>não designados</i>	I	—	—
				Oleina	I	9	—
				Oleografias	I	—	—
				Óleo de alcatrão mineral	I	9	—
				» » algodão	I	9	—
				» » amendoim	I	9	—
				» » anilina	I	9	—
				» » boghead	I	9	—
				» » carrapato	I	—	—
				» » côco	I	9	—
				» » colza	I	9	—
				» » figados de bacalhau...	I	—	—
				» » gergelim	I	9	—
				» » ginguba	I	9	—
				» » linhaça	I	9	—
				» » margarina	I	9	—
				» » nafta	—	4	—
				» » palma (<i>ou palmiste</i>)...	I	9	—
				» » peixe <i>não designado</i> ...	I	9	—
				» » petróleo	I	7	—
				» » purgueira	I	9	—
				» » resina	I	9	—
				» » ricino (<i>mamona</i>)	I	—	—
				» » sebo	I	9	—
				Oleofine (<i>óleo para lubrificação</i>)	I	9	—
				Oleonafta (<i>óleo para lubrificação</i>)	I	9	—
				Óleos industriais, <u>não designa-</u> <u>dos</u>	I	9	—
				» <u>não designados</u>	I	—	—
				Opalina laminada (<i>para revesti-</i> <i>mento de paredes</i>)	I	—	—
				Opio	I	—	—
				Orchata	I	—	—
				Orgãos (<i>instrumentos musicais</i>)..	I	—	—
<p style="text-align: center;">O</p> <p>Objectos de <u>pêso inferior a 100</u> <u>quilogramas por me-</u> <u>tro cúbico</u> (<i>Tarifa</i> <i>Geral, Art. 60.º</i>) <i>não</i> <i>designados</i></p>				» <u>não designados</u>	I	—	—
				Obra de <u>caldeireiro não desi-</u> <u>gnada</u>	I	—	—
				» » <u>cesteiro não designada</u>	I	—	—
				» » <u>correeiro não desi-</u> <u>gnada</u>	I	—	—
				» » <u>marceneiro não desi-</u> <u>gnada</u>	I	—	—
				» » <u>oculista não designada</u>	I	—	—
				» » <u>peleiro não designada</u>	I	—	—
				» » <u>serralheiro não desi-</u> <u>gnada</u>	I	—	—
				» » <u>vassoureiro não desi-</u> <u>gnada</u>	II	—	—
				» » <u>vassoureiro de palma</u> <u>ou esparto</u>	II	10	15
				Obreias	I	—	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Papel alcatroado	II	—	—	Paramentos.....	I	—	—
» de embrulho <i>não designado</i> *	II	—	—	Pára-raios.....	I	—	—
» » escrever.....	I	—	—	Parqué ordinário (<i>soalho</i> * <i>aplainado</i>)	II	3	—
» » filtrar.....	I	—	—	Parquês finos (<i>mosaico de madeira</i>).....	I	—	—
» » impressão	II	—	—	Pás de aço	II	10	—
» » renda (<i>arrendado</i>)....	I	—	—	» » ferro.....	II	10	—
» » seda	I	—	—	» » madeira.....	II	10	—
» » vidro (<i>lixa</i>).....	I	—	—	Passas de frutas <u>não designadas</u>	II	9	15
» em sobrescritos	I	—	—	Passemaneria.....	I	—	—
» impresso	I	—	—	Pasta de alcaçuz.....	I	—	—
» inutilisado *	IV	8	—	» » bagaço de sementes			
» manuscrito.....	I	—	—	» » olioginosas.....	II	8	—
» mata-borrão.....	I	—	—	» » madeira	IV	8	—
» medicinal.....	I	—	—	» para limpar metais	I	—	—
» ondulado (<i>para acondicionamento ou embrulho</i>) *.	II	—	—	Pastas (<i>carteiras</i>)	I	—	—
» para capas de encadernações (<i>colorido, em relevo, etc.</i>).....	I	—	—	» <u>não designadas</u>	I	—	—
» » cigarros, (<i>mortalhas</i>)	I	—	—	Pastelaria (<i>generos de</i>).....	I	—	—
» » forrar casas, <u>envernizado ou aveludado, imitação de couro</u>	I	—	—	Pastilhas doces (<i>confeitaria</i>)...	I	—	—
» » forrar casas <i>não designado</i>	II	—	—	» <u>não designadas</u>	I	—	—
» pergaminho.....	I	—	—	Pasto sêco a granel	I	—	—
» sensibilizado (<i>para fotografia</i>).....	I	—	—	» » prensado	IV	12	—
» <u>não designado</u>	I	—	—	» » <i>não prensado</i> acondicionado.....	II	12	—
Papelão em bruto	II	—	—	» verde a granel	II	12	—
» » obra <i>não designada</i> .	I	—	—	» » prensado	IV	12	—
» inutilisado.....	IV	8	—	» » <i>não prensado</i> acondicionado	II	12	—
Parafina	I	—	—	Pau de campeche	I	—	—
Parafusos para rails (<i>tirefonds</i>).	II	8	—	Pau-sabão.....	I	—	—
» <i>não designados</i>	II	—	—	Paus medicinais.....	I	—	—
Paralelepipedos (<i>de todas as qualidades</i>) para calcetamento...	IV	8	—	» para obra de bengaleiro.	I	—	—
				» » perfumaria.....	I	—	—
				» » tinturaria	I	—	—
				Peças de armas <u>não designadas</u>	I	—	—
				» » artilheria, desmontadas	I	—	—
				» » máquinas de calcular.	I	—	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Peças de máquinas de costura.	I	—	—	Peixe salpicado <i>não designado</i> ..	II	—	—
» » » » escrever	I	—	—	» sêco <i>não designado</i>	II	10	15
» » » » fotogra-				Peles curtidas <i>não designadas</i> ..	I	—	—
» » » » fia....	I	—	—	» não curtidas	II	9	—
» » » » relojoa-				» para agasalho.....	I	—	—
» » » » ria...	I	—	—	» em obra <u>não designada</u> ..	I	—	—
» » » <u>não designa-</u>				Pelica	I	—	—
» » » <u>das</u>	I	10	—	» em obra.....	I	—	—
» » vagonetes	II	8	—	Pelo de animais <u>não designado</u>	I	—	—
» » veículos de rodas, <u>não</u>				Peneiras (<i>ou peneiros</i>)	I	—	—
» » <u>designadas</u>	I	—	—	Penisco (<i>semente</i>)	IV	11	—
Pederneiras em bruto (<i>silex</i>)..	IV	8	—	Penas de aves domesticas, pren-			
» montadas	I	—	—	sadas.....	II	9	—
Pedra artificial em blocos.....	IV	8	—	» » aves domesticas, não			
» » » obra <u>não de-</u>				prensadas.....	I	—	—
» » <u>signada</u>	I	—	—	» <i>não designadas</i>	I	—	—
» britada	IV	8	15	» metálicas	I	—	—
» de afiar, montada	I	10	—	Pentes.....	I	—	—
» » » desmontada ...	IV	8	—	» (peças de tear).....	I	10	—
» » amolar, montada	I	10	—	Peras frescas	I	9	15
» » » desmontada .	IV	8	15	» passadas	II	9	15
» » gesso	IV	8	—	Percloroeto de ferro.....	I	—	—
» » moer (<i>mós de moinho</i>).	IV	8	—	Perfumarias	I	—	—
» hume (<i>alumen</i>).....	II	—	—	Pergaminho	I	—	—
» lavrada	I	—	—	Perlassa (<i>potassa em bruto da</i>			
» litográfica.....	I	—	—	» <i>America</i>)	II	—	—
» para cal	IV	8	15	Permanganato de potassa.....	I	—	—
» pomes	I	—	—	Peros frescos	I	9	15
» <i>não designada</i> com apare-				» passados	II	9	15
» lho simples.....	IV	8	15	Peróxido de ferro.....	II	—	—
» <i>não designada</i> desbastada	IV	8	15	» » sódio	I	—	—
» <i>não designada</i> em bruto .	IV	8	15	Persianas (<i>gelosias</i>) de ferro...	II	8	—
» <i>não designada</i> em obra <u>não</u>				» » » madeira	I	3	—
» <u>designada</u>	I	—	—	Pertences de <u>máquinas agrico-</u>			
Peixe de conserva	I	10	15	» <u>las ou industriais não desi-</u>			
» em salmoura.....	II	10	15	» <u>gnadas</u>	I	10	—
» defumado	II	—	—	Pêsos de metal	I	—	—
» prensado	II	10	15	Petardos (<i>detonantes</i>)	—	4	—
» salgado <i>não designado</i> ...	II	10	15	Petróleo	I	7	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Pevides	I	—	—	Placas rotatórias desmontadas.	II	8	—
Pez (<i>pixe</i>)	II	8	—	» » montadas	I	—	—
Pianos	I	—	—	Plantas medicinais	I	—	—
Pias (<i>bacias</i>) de louça	I	—	—	» tintorias (<i>para tintura-</i>	I	—	—
» » » pedra	II	8	—	ria)			
Piassaba em bruto	II	—	—	» vivas não designadas...	I	—	—
» » obra	II	—	—	Plataformas rotatórias desmon-	II	8	—
Picaretas	II	10	—	tadas			
Pieratos	—	4	—	» rotatórias monta-	I	—	—
Pilhas eléctricas	I	—	—	das			
Pimenta	I	—	—	Plombagina (<i>grafite</i>)	I	—	—
Pimentão em pó	I	—	—	Plumas	I	—	—
Pimentos em conserva	I	—	—	Pó de carvão mineral	IV	8	—
» frescos	I	9	15	» » » vegetal	II	13	—
» secos	II	9	15	» » lã	I	—	—
Pinceis (<i>e artefactos similares</i>	I	—	—	» » ossos	IV	8	—
para pintura)				» » sapato (<i>negro de fumo</i>) ..	II	—	—
Pingo	I	9	—	» » vidro	I	—	—
Pinhas	IV	3	—	» insecticida	II	9	—
Pinho em rama	IV	3	—	Pós de goma (<i>amido</i>)	I	—	—
Pinhões	II	9	15	» não designados	I	—	—
» (<i>miolo de</i>)	II	15	—	Podões	II	10	—
Pipas	I	1	—	Poleame	I	—	—
» desarmadas	II	1	—	Polpa de beterraba	IV	8	—
Pirites	IV	8	—	» » madeira	IV	8	—
Pirolenhites	I	—	—	Polvoras	—	4	—
Piróxilina (<i>algodão pólvora</i>)	—	4	—	Polvorinhos vãos	I	—	—
Pistólas	I	—	—	Pomadas	I	—	—
Pita com preparo	I	10	15	Pontas de metal (<i>cravos</i>)	II	—	—
» em bruto	II	10	15	Porcas de parafusos	II	—	—
» em obra não designada ...	I	10	15	Porcos (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	—
Pixe mineral (<i>coaltar</i>)	II	8	15	Porcelana em bruto (<i>caolino</i>) ..	IV	8	—
» (<i>pez</i>)	II	8	—	» (<i>louça de</i>)	I	8	—
Placas asfaltadas	IV	8	—	» em obra não desi-	I	—	—
» de chumbo para acumu-	I	—	—	gnada			
ladores eléctricos .				Portas de ferro onduladas	II	—	—
» » juntas (<i>para rails</i>) ..	II	8	—	» » fornalha	II	—	—
» » vidro preparadas para	I	—	—	» » forno	II	—	—
fotografia				» » madeira	II	3	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis
Postes de aço (<i>obra ordinária</i>)	II	8 —
» » ferro » »	II	8 —
» quilométricos (<i>para caminhos de ferro ou estradas</i>)..	II	8 —
Potassa (<i>carbonato de potássio</i>) do commercio.....	II	8 —
» carbonatada.....	II	— —
» caustica	II	— —
» refinada.....	II	— —
Potes de barro.....	I	— —
» » folha de Flandres....	I	— —
Poudrette (<i>guano</i>).....	IV	8 15
Pozolana.....	II	8 —
Pranchas de impressão	I	— —
Pratos de cartão (<i>papel</i>).....	I	— —
» » louça.....	I	8 —
» para balanças	I	— —
» não designados	I	— —
Precipitado de cobre (<i>cascara</i>).	II	— —
Pregaria não designada	II	— —
Pregos de ferro (<i>obra ordinária</i>)	II	8 —
Prelos	I	— —
Prensas de copiar.....	I	— —
» litograficas	I	— —
» tipograficas.....	I	— —
» não designadas	I	— —
» para usos agricolas ou industrias não designadas.....	I	10 —
Preparações farmaceuticas não designadas	I	— —
Preparados quimicos não designados	I	— —
Presuntos.....	I	9 —
Produtos quimicos não designados	I	— —
Projecteis carregados	—	4 —
» não designados descarregados	I	— —

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Quiosques armados.....	I	—	—	Ramia (<i>ortiga branca</i>) em obra			
» desarmados.....	II	8	—	» não designada.....	I	—	—
				Rapé.....	I	—	—
				Ráfia.....	I	—	—
				Raspa de chifres para adubo..	IV	8	—
				» » » não designada.	I	—	—
				Raspas de couro.....	II	8	—
				» » cortiça acondiciona-			
				das.....	IV	13	—
				» » » a granel...	IV	13	—
				Rastilho.....	—	4	—
				Ratoeiras.....	I	—	—
				Realejos.....	I	—	—
				Rebolos desmontados.....	IV	8	15
				» montados.....	I	10	—
				Recipientes metálicos não desi-			
				gnados.....	II	1	—
				Rêde de arame de aço ou de			
				ferro (<i>simples ou de pontas, gal-</i>			
				<i>vanizado ou acobreado</i>).....	II	8	—
				Rêde de arame de cobre.....	I	—	—
				Rêde de arame de latão.....	I	—	—
				Rêdes de corda.....	II	—	—
				» » » de linho.....	II	—	—
				» » pesca inutilisadas...	IV	8	15
				» não designadas.....	I	—	—
				Regadores.....	I	10	—
				Regoas (<i>artigos de desenho</i>)....	I	—	—
				» de madeira para moldu-			
				ras (<i>baquetes</i>).....	I	—	—
				Régulo de antimónio (<i>antimónio</i>			
				<i>crú</i>).....	II	—	—
				Relhas (<i>para arados ou char-</i>			
				<i>ruas</i>).....	II	10	—
				Relógios (<i>excepto os de algibeira</i>)	I	—	—
				Remos.....	II	3	—
				Reparos (<i>artilharia</i>) armados			
				(<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).....	—	—	—
				Reparos (<i>artilharia</i>) desarmados	I	—	—
R							
Rails (<i>carris</i>).....	II	8	—				
Raiz de alcaçuz.....	I	—	—				
» » canas (<i>ou caniços</i>) do							
País.....	IV	8	—				
» » chicoria em bruto....	II	—	—				
» » » moída.....	I	—	—				
» » » torrada.....	I	—	—				
» » milho.....	IV	8	—				
Raizes de tinturaria não desi-							
gnadas.....	I	—	—				
» não designadas.....	I	—	—				
Ralão-note.....	III	8	—				
Ralão-palma.....	III	8	—				
Ralos de ferro.....	II	8	—				
» » pedra.....	II	8	—				
» não designados.....	I	—	—				
Rama de arvores não designa-							
das.....	II	—	—				
» (<i>ou folhas</i>) de amoreira..	II	9	—				
» de arvores para queimar	IV	—	—				
Ramia (<i>ortiga branca</i>) com pre-							
paro..	I	—	—				
» » » em bruto	II	—	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Resalga (<i>sal de cosinha servido</i>)	IV	8	—	Retortas de cobre	I	—	—
Resíduos de beterraba	III	8	—	» » ferro (<i>obra ordinária</i>)	I	8	—
» » *carniceria não designados (<i>excepto carnes e miúdes</i>)	IV	8	—	» » grés	I	—	—
Resíduos de carvão mineral	IV	8	—	» » plumbagina	I	—	—
» » » vegetal (<i>cisco</i>)	II	13	—	» » vidro	I	—	—
» » distilação não designados	III	8	—	Retretes inódoras (<i>water-closets</i>)	I	—	—
» da fabricação de açúcar	III	8	—	Retroz	I	—	—
» » fabricação de cerveja	III	8	—	Revolveres	I	—	—
» » fabricação de féculas	III	8	—	Ricino (<i>semente de</i>)	II	—	—
» » fabricação de óleos	III	8	—	Ripas	II	3	—
» » » sabão	III	8	—	Roçadoiras (<i>foices</i>)	II	10	—
» » » velas de iluminação ..	III	8	—	Rodas de aço ou de ferro para veículos não designadas	II	8	—
» » lã	IV	8	—	» » aço ou de ferro montadas nos eixos ...	I	—	—
» » moagem de cereais	III	11	15	» » aço ou de ferro não designadas	I	—	—
» » metalurgia não designados	IV	8	—	» » madeira	I	—	—
» das fabricas de cortumes (<i>casca servida</i>) a granel	IV	13	—	» revestidas de caoutchouc	I	—	—
» e fragmentos corneos e pilosos	IV	8	—	» não designadas	I	—	—
» não designados do gás de iluminação	III	8	—	Rodelas de metal	I	—	—
» não designados	II	—	—	» » caoutchouc	I	—	—
Resina (<i>colofonia</i>)	I	—	—	Rojão (<i>bolo para alimentação de cães</i>)	IV	—	—
Resinas não designadas (<i>ordinárias</i>)	II	8	—	Rolão	III	11	15
Respigadores	II	10	—	Roldanas (<i>poleame</i>)	I	—	—
Retalhos de papel (<i>aparas</i>) *...	IV	8	—	Rolhas de cortica	I	13	—
Retortas de aço (<i>obra ordinária</i>)	I	8	—	» não designadas	I	—	—
» » barro	I	—	—	Rolos de imprensa	I	—	—
				Rosalgar (<i>arsénico vermelho</i>) ...	II	—	—
				Rosarios	I	—	—
				Rosmaninho	I	—	—
				Rotim com preparo	II	—	—
				» em bruto	II	—	—
				» » obra não designada ..	I	—	—
				Roupa	I	—	—
				Ruibarbo	I	—	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Ruiva dos tintureiros.....	I	—	—	Sal amargo.....	I	—	—
Rum.....	I	2	—	» amoniaco.....	I	—	—
				» comum (<i>marinho ou gema</i>)			
				a granel.....	IV	8	15
				» » (<i>marinho ou gema</i>)			
				empacotado	II	—	—
				» » (<i>marinho ou gema</i>)			
				em sacos.....	IV	8	15
				» » servido (<i>resulga</i>)..	IV	8	—
				» de azedas (<i>oxalato de po-</i>			
				tassa).....	I	—	—
				» » estanho (<i>cloreto de esta-</i>			
				nho).....	I	—	—
				» » Homberg (<i>acido bórico</i>			
				refinado).....	I	—	—
				» » potassa (<i>carbonato de po-</i>			
				tassio).....	II	8	—
				» » Saturno (<i>acetato de chum-</i>			
				bo).....	I	—	—
				» » soda (<i>carbonato de soda</i>)	II	8	—
				» proveniente da salga de			
				peixe.....	IV	8	—
				Salchicharia <i>uão designada</i>	I	9	—
				Salchichões.....	I	9	—
				Salepo.....	I	—	—
				Salicilato de potassa.....	I	—	—
				» » soda.....	I	—	—
				Salitre (<i>azotato de potassa</i>).....	IV	8	—
				Salmoura.....	IV	8	—
				Salsaparrilha.....	I	—	—
				Sandalias.....	I	—	—
				Sandalo.....	I	—	—
				Sandaraca (<i>resina purificada</i>) ..	I	—	—
				Sangue fresco.....	IV	8	—
				» seco.....	IV	8	—
				Sanguesugas.....	I	—	—
				Saponaria.....	I	—	—
				Sarda (<i>cavala</i>) fresca ou salpi-			
				cada.....	II	—	—
S							
Sabão mole.....	II	9	15				
» ordinário em barras.....	II	9	15				
Sabonetes.....	I	—	—				
Sacaria <u>não designada</u>	II	1	—				
Sachos ou sacholas.....	II	10	—				
Sacos de caça.....	I	—	—				
» » café.....	I	—	—				
» » couro.....	I	—	—				
» » papel impressos (<i>ou</i>							
<i>ornamentados</i>)	I	—	—				
» » » <i>não designados</i> .	II	—	—				
» » viagem.....	I	—	—				
Sagú.....	I	—	—				
Saibro.....	IV	8	—				
Sais de anilina.....	I	—	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Sarda (<i>cavala</i>) não designada ..	II	10	15	Serapilheira (<i>grossaria, linha-gem</i>) em peças	II	10	15
Sardinhas em latas, encaixotadas	I	10	15	Serapilheiras (<i>capas de fardos</i>) ..	II	1	—
» prensadas	II	10	15	Serpentinas de papel (<i>fitas</i>) ...	I	—	—
» salgadas	II	10	15	» para distilação (<i>e fins análogos</i>) ...	I	10	—
» salpicadas	II	—	—	» para iluminação ...	I	—	—
Sergaço sêco	IV	8	—	Serradura de cortiça *	II	9	—
Sarro (<i>bôrras</i>) de cerveja	III	8	—	» » madeira *	II	9	—
» de vinho	I	—	—	Serras mecânicas (<i>máquinas de serrar</i>)	I	10	—
Scenário (<i>adereços e acessórios de theatro, não designados</i>)	II	—	—	» não designadas	II	10	—
Sêbo em bruto	II	—	—	Sifões de barro	I	8	—
» » velas	I	—	—	» » ferro	II	8	—
» refinado	I	—	—	» » grés	I	8	—
Secantes para pintura	I	—	—	» » louça	I	8	—
Sêda em bruto (<i>casulos</i>)	I	—	—	» » vidro	I	—	—
» manipulada	I	—	—	» não designados	I	—	—
Sedeiros	I	10	—	Silex (<i>pederneira</i>) em bruto ...	IV	8	—
Segas (<i>para charruas</i>)	II	10	—	» » montada ...	I	—	—
Segadores (<i>gadanhás</i>)	II	10	—	Sílica	I	—	—
Seiva de pinheiro com preparo ..	I	—	—	Silicato azul de cubalto	I	—	—
» » » sem »	II	—	—	» de magnesia natural ..	I	—	—
Seixo	IV	8	15	» » potassa	II	—	—
Selas	I	—	—	» » sôda	II	—	—
Selins	I	—	—	Sinais explosivos ou detonantes ..	—	4	—
Sêlos de chumbo	I	—	—	» de via ferrea não designados	II	8	—
Semeadoras montadas ou não sobre rodas	I	10	—	» não designados	I	—	—
Semeas	III	11	15	Sinetas	I	—	—
Semente de beterraba	II	11	—	Sinos	I	—	—
Sementes forraginosas	II	11	—	Sirgo (<i>ovos de</i>)	I	—	—
» oleoginosas não designadas	II	—	—	Soalho fino (<i>parqué</i>)	I	—	—
» não designadas	II	—	—	» simples, aplainado ...	II	3	—
Semola em barricas	III	11	15	Sobrescritos (<i>envelopes</i>)	I	—	—
» » sacos	III	11	15	Soda caustica	II	—	—
» » pacotes ou quaisquer taras não designadas nos dois artigos antecedentes	I	—	—	» cristalisada	II	8	—
				» do comércio	II	8	—
				» refinada	II	—	—

* Vidê complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Talhas de folha de flandres....	I	—	—	Tela betumada, alcatroada ou			
Tamancos.....	I	—	—	asfaltada.....	IV	8	—
Tamaras.....	I	—	—	Tela-coiro.....	I	—	—
Tambores de ferro.....	II	1	—	Telas metálicas.....	I	—	—
Tampos de vasilhame.....	II	3	—	» preparadas para pintura..	I	—	—
Tangerinas frescas.....	I	9	15	Telha de ardósia.....	IV	8	—
Tanino.....	I	—	—	» » barro vidrada.....	I	—	—
Tanques de ferro.....	II	8	—	» » » não designada..	IV	8	15
Tapeçaria (<i>excepto a de seda</i>)..	I	—	—	» » vidro.....	I	—	—
» de seda.....	I	—	—	» metálica.....	II	8	—
Tapetes de peles.....	I	—	—	Telhões de ardósia.....	IV	8	—
» não designados.....	I	—	—	» » barro vidrados....	I	—	—
Tapioca.....	I	—	—	» » » não designados	IV	8	15
Taras não designadas que con-				» » vidro.....	I	—	—
servem cheias ou va-				» metálicos.....	II	8	—
zias igual volume e que				Tenders armados (<i>carregados sô-</i>			
sejam frageis.....	I	1	—	<i>bre vagões</i>) (<i>Tarifa Geral, Ca-</i>			
» não designadas que con-				<i>pitulo xv</i>).....	—	—	—
servem cheias ou va-				Tenders circulando sôbre as			
zias igual volume e que				suas proprias rodas (<i>Tarifa</i>			
não sejam frageis....	I	1	—	<i>Geral, Capitulo xvi</i>).....	—	—	—
» não designadas cujo vo-				Tenders desmontados.....	I	—	—
lume se reduza quando				Tensores de rosca (<i>tornos, fer-</i>			
vazias.....	II	1	—	<i>ramenta</i>).....	II	10	—
Tarâras montadas ou não sôbre				Terebentina comum (<i>agua-raz</i>)..	I	—	—
rodas.....	I	10	—	» refinada (<i>medicinal</i>)	I	—	—
Tartaro (<i>sarro de vinho</i>).....	I	—	—	Terra de ourives (<i>ou de indus-</i>			
Tartaruga em bruto.....	I	—	—	<i>tria, escovilha</i>).....	I	—	—
» » obra (<i>natural ou</i>				» (<i>varredura</i>) de cereais... III	11	—	—
<i>imitação</i>).....	I	—	—	Terras córantes em bruto.....	IV	8	—
Teares.....	I	10	—	» manipuladas.....	I	—	—
Tecidos de seda.....	I	—	—	» preparadas.....	I	—	—
» metálicos.....	I	—	—	» não designadas.....	IV	8	—
» não designados.....	I	—	—	Tesouras mecânicas.....	I	10	—
Tecum (<i>linho da Baía</i>) com pre-				» não designadas.....	I	—	—
paro..	I	10	15	Tijolos de barro.....	IV	8	15
» » » » em bruto	II	10	15	» » vidro.....	I	—	—
» » » » obra				» silico-calcareos.....	IV	—	—
não designada.....	I	10	15	» não designados.....	II	8	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Tinas (<i>dornas</i>) de madeira, armadas.....	I	—	—	Toucinho.....	II	9	—
» (<i>dornas</i>) de madeira, desarmadas.....	II	—	—	Tourteaux (<i>para alimentação de animais</i>).....	II	11	—
» de banho de cimento armado....	I	—	—	Trambulhia (<i>lehha</i>).....	IV	3	—
» » » » cobre.....	I	—	—	Trapo lavado.....	III	—	—
» » » » ferro.....	I	—	—	» » (<i>em via ascendente</i>).....	IV	8	—
» » » » folha Flan-dres.....	I	—	—	» sujo.....	IV	8	—
» » » » pedra.....	I	—	—	Travessas de madeira.....	II	3	—
» » » » zinco.....	I	—	—	» metálicas.....	II	8	—
» » » <u>não designadas</u>	I	—	—	Tremoços.....	III	11	15
Tinta de escrever.....	I	—	—	Triciclos automoveis.....	I	—	—
» para autografia.....	I	—	—	» não automoveis.....	I	—	—
Tintas de aguarela.....	I	—	—	» para bagagens.....	I	—	—
» » óleo em bisnagas (<i>ou frascos</i>).....	I	—	—	» » crianças.....	I	—	—
» <u>não designadas</u>	I	—	—	Trigo.....	IV	11	15
Tipo de impressão.....	I	—	—	Trilhadoras de palha montadas ou não sobre rodas.....	I	10	—
Tirefões para rails.....	II	8	—	Tripa fresca.....	I	—	—
Tochas.....	I	—	—	» salgada.....	I	—	—
Tocheiros.....	I	—	—	» seca.....	I	—	—
Toiros.....	—	6	—	Trituradores (<i>máquinas</i>).....	I	10	—
Toldos.....	I	—	—	Trombetas.....	I	—	—
Tomates frescos.....	I	9	15	Tubos de aço.....	II	8	—
» salgados.....	I	—	—	» » barro.....	I	8	—
Toneis.....	I	1	—	» » chumbo.....	I	8	—
» desarmados.....	II	1	—	» » cobre.....	I	—	—
Torçal.....	I	—	—	» » ferro.....	II	8	—
Torcidas.....	I	—	—	» » folha.....	I	8	—
Torneiras.....	I	—	—	» » grés.....	I	8	—
Tornos de apertar.....	I	10	—	» » latão.....	I	—	—
» » torneiar.....	I	10	—	» » zinco.....	I	8	—
Toros de eucalipto por descascar.....	II	3	—	Tuniz (<i>cotão de lâ</i>).....	II	—	—
» » pinho nacional por descascar.....	II	3	—	Turbinas.....	I	10	—
Torradores de café.....	I	—	—	Turfa.....	IV	8	—

[illegible]

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Veículos para transportes terrestres, não designados montados sobre rodas (<i>Tarifa Geral, Capítulo XV</i>).....	—	—	—	Viaturas militares armadas (<i>Tarifa Geral, Cap. XV</i>).....	—	—	—
Veículos terrestres, montados sobre rodas, que não pesem mais de 200 quilogramas nem ocupem espaço superior a 2 metros cúbicos	I	—	—	» militares desarmadas (<i>tanto o jogo como a caixa ou o leito</i>)	I	—	—
Velame	I	—	—	Vides secas (<i>mortas</i>)	IV	3	—
Velas de cacau	I	—	—	» vivas	I	—	—
» » cêra	I	—	—	Vidraça de côr	I	—	—
» » espermacti	I	—	—	» pulida	I	—	—
» » estearina	I	—	—	» sem côr, (<i>não pulida, comum</i>)	I	—	—
» » lona	I	—	—	Vidraria fina	I	—	—
» » parafina	I	—	—	» não designada	I	—	—
» » sêbo	I	—	—	Vidrilhos	I	—	—
» não designadas	I	—	—	Vidro em chapa colorida	I	—	—
Velocipedes não designados	I	—	—	» » » gravada	I	—	—
Ventiladores de barro	I	8	—	» » » impressa	I	—	—
» » grés	I	8	—	» » » pintada	I	—	—
» não designados	I	—	—	» » » pulida	I	—	—
Ventuinhas	I	—	—	» moldade para construções (<i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lages</i>)	I	—	—
Verdete (<i>azebre</i>)	I	—	—	» em obra não designada ..	I	—	—
Verduras não designadas (<i>para ornamentação</i>)	II	12	—	» quebrado	IV	8	—
Verga em bruto	II	8	—	Vigas de madeira ordinária	II	3	15
» » obra	I	—	—	Vime em bruto	II	8	—
Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de mercúrio nativo</i>)	I	—	—	» » obra	I	—	—
Vermífugos (<i>para usos agrícolas</i>) ..	II	9	—	Vinagre em barris simples ou ôdres	IV	2	—
Vernizes em frascos	I	—	—	» em vasilhame simples de madeira não designada	IV	2	—
» não designados	I	—	—	» em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	II	2	—
Verrumas	I	10	—	Vinagres de toilette	I	—	—
Vestuário	I	—	—	Vinho de maçãs (<i>cidra</i>)	II	2	—
Viadoras montadas, ou não, sobre rodas	I	10	—	Vinhos medicinais	I	—	—
Vias ferreas portateis <i>Decauville</i> e semelhantes	II	8	—				

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis		Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas applicaveis	
Vinhos não designados, em barris simples ou ôdres.....	IV	2	15	W			
Vinhos não designados, em vasilhame simples de madeira, não designado.....	IV	2	15	Water-closets (retretes).....	I	—	—
Vinhos não designados, em vasilhame duplo de madeira ou quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes.....	II	2	—	X			
Visceras de animais.....	I	—	—	Xarão.....	I	—	—
Visco.....	I	—	—	Xaropes (<i>medicinais</i>).....	I	—	—
Vitelas (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>).....	—	5	—	» (<i>bebidas refrigerantes</i>).....	I	2	—
Vitrais (<i>vidraça pintada</i>).....	I	—	—	Xerva (<i>vide Cherva</i>).....	—	—	—
Vitrines.....	I	—	—				
Vitriolo (<i>acido sulfúrico</i>) *.....	III	4	—				
Volfram (<i>minério</i>).....	I	—	—				
Volumes de <u>pêso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico</u> (<i>Tarifa Geral, Art. 60.^o</i>).....	—	—	—	Z			
				Zarcão (oxido de chumbo).....	I	—	—
				Zinco canelado (<i>ondulado</i>).....	II	8	—
				» em bruto.....	II	8	—
				» obra ordinária.....	I	8	—
				» não designada ..	I	—	—
				» sucata.....	II	8	—
				» laminado.....	II	8	—
				» para acumuladores (<i>ou pilhas eléctricas</i>).....	I	—	—
				Zorras montadas sobre rodas..	I	—	—
				» desmontadas.....	I	—	—

* Esta mercadoria fica sujeita, quando for taxada pela Tarifa geral, às condições da Tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade, excepto no que se refere aos mínimos de pêso e percurso.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

ANEXO à TARIFA ESPECIAL INTERNA n.º 10

DE

PEQUENA VELOCIDADE

EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1917



LISBOA

Tip. dos Caminhos de Ferro do Estado

1917

TABELA DE PREÇOS N.º 16

Base do 1.º ao 100.º quilómetro \$01,6 por quilómetro
 » » 101.º ao 200.º » mais \$01,4 » »
 » » 201.º quilómetro em diante mais . . . \$01,2 » »

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
		101 a 105	1\$67	201 a 205	3\$06	301 a 305	4\$26	401 a 405	5\$46
1 a 10	\$16	106 a 110	1\$74	206 a 210	3\$12	306 a 310	4\$32	406 a 410	5\$52
11 a 15	\$24	111 a 115	1\$81	211 a 215	3\$18	311 a 315	4\$38	411 a 415	5\$58
16 a 20	\$32	116 a 120	1\$88	216 a 220	3\$24	316 a 320	4\$44	416 a 420	5\$64
21 a 25	\$40	121 a 125	1\$95	221 a 225	3\$30	321 a 325	4\$50	421 a 425	5\$70
26 a 30	\$48	126 a 130	2\$02	226 a 230	3\$36	326 a 330	4\$56	426 a 430	5\$76
31 a 35	\$56	131 a 135	2\$09	231 a 235	3\$42	331 a 335	4\$62	431 a 435	5\$82
36 a 40	\$64	136 a 140	2\$16	236 a 240	3\$48	336 a 340	4\$68	436 a 440	5\$88
41 a 45	\$72	141 a 145	2\$23	241 a 245	3\$54	341 a 345	4\$74	441 a 445	5\$94
46 a 50	\$80	146 a 150	2\$30	246 a 250	3\$60	346 a 350	4\$80	446 a 450	6\$00
51 a 55	\$88	151 a 155	2\$37	251 a 255	3\$66	351 a 355	4\$86	451 a 455	6\$06
56 a 60	\$96	156 a 160	2\$44	256 a 260	3\$72	356 a 360	4\$92	456 a 460	6\$12
61 a 65	1\$04	161 a 165	2\$51	261 a 265	3\$78	361 a 365	4\$98	461 a 465	6\$18
66 a 70	1\$12	166 a 170	2\$58	266 a 270	3\$84	366 a 370	5\$04	466 a 470	6\$24
71 a 75	1\$20	171 a 175	2\$65	271 a 275	3\$90	371 a 375	5\$10	471 a 475	6\$30
76 a 80	1\$28	176 a 180	2\$72	276 a 280	3\$96	376 a 380	5\$16	476 a 480	6\$36
81 a 85	1\$36	181 a 185	2\$79	281 a 285	4\$02	381 a 385	5\$22	481 a 485	6\$42
86 a 90	1\$44	186 a 190	2\$86	286 a 290	4\$08	386 a 390	5\$28	486 a 490	6\$48
91 a 95	1\$52	191 a 195	2\$93	291 a 295	4\$14	391 a 395	5\$34	491 a 495	6\$54
96 a 100	1\$60	196 a 200	3\$00	296 a 300	4\$20	396 a 400	5\$40	496 a 500	6\$60

TABELA DE PREÇOS N.º 18

Base do 1.º ao 100.º quilómetro \$01,4 por quilómetro
 » » 101.º ao 200.º » mais \$01,2 » »
 » » 201.º quilómetro em diante mais . . . \$01 » »

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
		101 a 105	1\$46	201 a 205	2\$65	301 a 305	3\$65	401 a 405	4\$65
1 a 10	\$14	106 a 110	1\$52	206 a 210	2\$70	306 a 310	3\$70	406 a 410	4\$70
11 a 15	\$21	111 a 115	1\$58	211 a 215	2\$75	311 a 315	3\$75	411 a 415	4\$75
16 a 20	\$28	116 a 120	1\$64	216 a 220	2\$80	316 a 320	3\$80	416 a 420	4\$80
21 a 25	\$35	121 a 125	1\$70	221 a 225	2\$85	321 a 325	3\$85	421 a 425	4\$85
26 a 30	\$42	126 a 130	1\$76	226 a 230	2\$90	326 a 330	3\$90	426 a 430	4\$90
31 a 35	\$49	131 a 135	1\$82	231 a 235	2\$95	331 a 335	3\$95	431 a 435	4\$95
36 a 40	\$56	136 a 140	1\$88	236 a 240	3\$00	336 a 340	4\$00	436 a 440	5\$00
41 a 45	\$63	141 a 145	1\$94	241 a 245	3\$05	341 a 345	4\$05	441 a 445	5\$05
46 a 50	\$70	146 a 150	2\$00	246 a 250	3\$10	346 a 350	4\$10	446 a 450	5\$10
51 a 55	\$77	151 a 155	2\$06	251 a 255	3\$15	351 a 355	4\$15	451 a 455	5\$15
56 a 60	\$84	156 a 160	2\$12	256 a 260	3\$20	356 a 360	4\$20	456 a 460	5\$20
61 a 65	\$91	161 a 165	2\$18	261 a 265	3\$25	361 a 365	4\$25	461 a 465	5\$25
66 a 70	\$98	166 a 170	2\$24	266 a 270	3\$30	366 a 370	4\$30	466 a 470	5\$30
71 a 75	1\$05	171 a 175	2\$30	271 a 275	3\$35	371 a 375	4\$35	471 a 475	5\$35
76 a 80	1\$12	176 a 180	2\$36	276 a 280	3\$40	376 a 380	4\$40	476 a 480	5\$40
81 a 85	1\$19	181 a 185	2\$42	281 a 285	3\$45	381 a 385	4\$45	481 a 485	5\$45
86 a 90	1\$26	186 a 190	2\$48	286 a 290	3\$50	386 a 390	4\$50	486 a 490	5\$50
91 a 95	1\$33	191 a 195	2\$54	291 a 295	3\$55	391 a 395	4\$55	491 a 495	5\$55
96 a 100	1\$40	196 a 200	2\$60	296 a 300	3\$60	396 a 400	4\$60	496 a 500	5\$60

TABELA DE PREÇOS N.º 21

Base do 1.º ao 100.º quilómetro \$01,2 por quilómetro
 » » 101.º ao 200.º » mais \$01 » »
 » » 201.º quilómetro em diante mais . . . \$00,8 » »

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
		101 a 105	1\$25	201 a 205	2\$24	301 a 305	3\$04	401 a 405	3\$84
1 a 10	\$12	106 a 110	1\$30	206 a 210	2\$28	306 a 310	3\$08	406 a 410	3\$88
11 a 15	\$18	111 a 115	1\$35	211 a 215	2\$32	311 a 315	3\$12	411 a 415	3\$92
16 a 20	\$24	116 a 120	1\$40	216 a 220	2\$36	316 a 320	3\$16	416 a 420	3\$96
21 a 25	\$30	121 a 125	1\$45	221 a 225	2\$40	321 a 325	3\$20	421 a 425	4\$00
26 a 30	\$36	126 a 130	1\$50	226 a 230	2\$44	326 a 330	3\$24	426 a 430	4\$04
31 a 35	\$42	131 a 135	1\$55	231 a 235	2\$48	331 a 335	3\$28	431 a 435	4\$08
36 a 40	\$48	136 a 140	1\$60	236 a 240	2\$52	336 a 340	3\$32	436 a 440	4\$12
41 a 45	\$54	141 a 145	1\$65	241 a 245	2\$56	341 a 345	3\$36	441 a 445	4\$16
46 a 50	\$60	146 a 150	1\$70	246 a 250	2\$60	346 a 350	3\$40	446 a 450	4\$20
51 a 55	\$66	151 a 155	1\$75	251 a 255	2\$64	351 a 355	3\$44	451 a 455	4\$24
56 a 60	\$72	156 a 160	1\$80	256 a 260	2\$68	356 a 360	3\$48	456 a 460	4\$28
61 a 65	\$78	161 a 165	1\$85	261 a 265	2\$72	361 a 365	3\$52	461 a 465	4\$32
66 a 70	\$84	166 a 170	1\$90	266 a 270	2\$76	366 a 370	3\$56	466 a 470	4\$36
71 a 75	\$90	171 a 175	1\$95	271 a 275	2\$80	371 a 375	3\$60	471 a 475	4\$40
76 a 80	\$96	176 a 180	2\$00	276 a 280	2\$84	376 a 380	3\$64	476 a 480	4\$44
81 a 85	1\$02	181 a 185	2\$05	281 a 285	2\$88	381 a 385	3\$68	481 a 485	4\$48
86 a 90	1\$08	186 a 190	2\$10	286 a 290	2\$92	386 a 390	3\$72	486 a 490	4\$52
91 a 95	1\$14	191 a 195	2\$15	291 a 295	2\$96	391 a 395	3\$76	491 a 495	4\$56
96 a 100	1\$20	196 a 200	2\$20	296 a 300	3\$00	396 a 400	3\$80	496 a 500	4\$60

TABELA DE PREÇOS N.º 25

Base do 1.º ao 100.º quilómetro \$00,8 por quilómetro
 » » 101.º ao 200.º » mais \$00,7 » »
 » » 201.º quilómetro em diante mais . . . \$00,6 » »

Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos	Quilómetros	Escudos
		101 a 105	\$83,5	201 a 205	1\$53	301 a 305	2\$13	401 a 405	2\$73
1 a 10	\$08	106 a 110	\$87	206 a 210	1\$56	306 a 310	2\$16	406 a 410	2\$76
11 a 15	\$12	111 a 115	\$90,5	211 a 215	1\$59	311 a 315	2\$19	411 a 415	2\$79
16 a 20	\$16	116 a 120	\$94	216 a 220	1\$62	316 a 320	2\$22	416 a 420	2\$82
21 a 25	\$20	121 a 125	\$97,5	221 a 225	1\$65	321 a 325	2\$25	421 a 425	2\$85
26 a 30	\$24	126 a 130	1\$01	226 a 230	1\$68	326 a 330	2\$28	426 a 430	2\$88
31 a 35	\$28	131 a 135	1\$01,5	231 a 235	1\$71	331 a 335	2\$31	431 a 435	2\$91
36 a 40	\$32	136 a 140	1\$08	236 a 240	1\$74	336 a 340	2\$34	436 a 440	2\$94
41 a 45	\$36	141 a 145	1\$11,5	241 a 245	1\$77	341 a 345	2\$37	441 a 445	2\$97
46 a 50	\$40	146 a 150	1\$15	246 a 250	1\$80	346 a 350	2\$40	446 a 450	3\$00
51 a 55	\$44	151 a 155	1\$18,5	251 a 255	1\$83	351 a 355	2\$43	451 a 455	3\$03
56 a 60	\$48	156 a 160	1\$22	256 a 260	1\$86	356 a 360	2\$46	456 a 460	3\$06
61 a 65	\$52	161 a 165	1\$25,5	261 a 265	1\$89	361 a 365	2\$49	461 a 465	3\$09
66 a 70	\$56	166 a 170	1\$29	266 a 270	1\$92	366 a 370	2\$52	466 a 470	3\$12
71 a 75	\$60	171 a 175	1\$32,5	271 a 275	1\$95	371 a 375	2\$55	471 a 475	3\$15
76 a 80	\$64	176 a 180	1\$36	276 a 280	1\$98	376 a 380	2\$58	476 a 480	3\$18
81 a 85	\$68	181 a 185	1\$39,5	281 a 285	2\$01	381 a 385	2\$61	481 a 485	3\$21
86 a 90	\$72	186 a 190	1\$43	286 a 290	2\$04	386 a 390	2\$64	486 a 490	3\$24
91 a 95	\$76	191 a 195	1\$46,5	291 a 295	2\$07	391 a 395	2\$67	491 a 495	3\$27
96 a 100	\$80	196 a 200	1\$50	296 a 300	2\$10	396 a 400	2\$70	496 a 500	3\$30

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

2.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de assinatura trimestrais, semestrais e anuais

A partir do dia 1 do próximo mês de Janeiro é aditado o seguinte à condição 3.ª da tarifa especial n.º 4, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Abril de 1895.

«São excluídas desta determinação as assinaturas requisitadas com consignação especial de validade para serviçais e corretôres de hotéis, aos quais é concedida a faculdade da transferência dos bilhetes para outros indivíduos, mediante a entrega do bilhete com o antigo retrato, ao qual deverá vir junta a nova fotografia.

Estas requisições deverão ser feitas em nome dos patrões dos serviçais ou dos proprietários dos hotéis, justificadas com o motivo da transferência, para os efeitos da completa autorização, que só poderá tornar-se efectiva mediante a cobrança de 1\$00 por cada novo bilhete.»

Em tudo o que não seja contrário às disposições do presente aditamento, ficam em vigor as condições da referida tarifa.

Porto, 12 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões

D. n.º 1:028

Exp. T n.º 383

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 1 PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 2 de Fevereiro de 1917, a classificação de mercadorias da Tarifa Especial n.º 1, de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Novembro de 1889, é modificada pela forma seguinte, para as remessas destinadas à estação de Alfândega:

Designação das mercadorias	Série
Tóros de pinheiro.....	4. ^a
Louza.....	3. ^a

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida Tarifa Especial n.º 1, de pequena velocidade.

Porto, 19 de Dezembro de 1916.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

Modificação à Tarifa de Despesas Acessórias

A partir de 2 de Fevereiro de 1917, os direitos a cobrar, na estação de Alfândega, pelo estacionamento de vagões carregados com **louza** ou **tóros de pinheiro** são os seguintes:

Por vagão e pelo primeiro período	
indivisível de 24 horas de demora	Esc. 2\$00
Por vagão e período indivisível de	
24 horas de demora passadas as	
primeiras 24 horas.....	» 4\$00

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa de Despesas Acessórias em aplicação desde 15 de Julho de 1914.

Porto, 19 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro Director

Alvaro de Castellões

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

2.º Aditamento à Tarifa de despesas acessórias

A partir de 4 de Fevereiro de 1917 é aditada ao § 2.º do artigo 4.º do Capitulo II da Tarifa de despesas acessórias, em vigor desde 15 de Julho de 1914, a seguinte rubrica:

Vagões reservatórios vazios, pertencentes aos expedidores ou consignatários ou como tal considerados

Em tudo o que não seja contrário ao que no presente se dispõe, ficam em vigor as condições da referida Tarifa de despesas acessórias.

Porto, 23 de Dezembro de 1916.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Hespanha

AVISO AO PÚBLICO

Tarifa especial P H n.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Transporte de peixe

A partir de 4 de Fevereiro de 1917, a estação do Porto deixará de receber e expedir remessas de peixe transportadas ou a transportar ao abrigo da Tarifa especial P H n.º 2, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Outubro de 1903.

Dêsde a mesma data, a estação do Porto, que figura no § 2.º daquella tarifa, será substituida pela de Campanhã-grande velocidade.

Em tudo que não seja contrário ao que dispõe este AVISO AO PÚBLICO, ficam em vigor os preços e condições da aludida Tarifa especial P H n.º 2, de grande velocidade.

O presente anula e substitue o AVISO AO PÚBLICO D-963, de 17 de Novembro de 1915, na parte que se refere áque'a tarifa.

Porto, 27 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro Director,

Alvaro de Castellões

D 1.040

Exp. T 515

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

AVISO AO PÚBLICO

TARIFA ESPECIAL P. N.º 4 — GRANDE VELOCIDADE

Transporte de peixe

A partir de 4 de fevereiro de 1917, deixarão de se efectuar transportes de peixe. da estação do Porto para as de Fafe, Guimarães ou intermedias e vice-versa, ao abrigo da tarifa especial P. n.º 4, de grande velocidade, em vigor desde 10 de Setembro de 1907.

O presente anula e substitue o AVISO AO PÚBLICO D-963, de 17 de Novembro de 1915, na parte que se refere àquela tarifa.

Porto, 27 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castellões.

D n.º 1041

Exp. T n.º 345

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães

AVISO AO PUBLICO

TARIFA ESPECIAL P. N.º II — GRANDE VELOCIDADE TRANSPORTE DE PEIXE

A partir de 4 de Fevereiro de 1917, a estação do Porto deixará de aceitar a despacho para transporte ao abrigo da tarifa especial P n.º 11 de grande velocidade, em vigor, remessas de peixe destinadas às estações da linha de Guimarães.

Desde a mesma data, as estações de Leixões (Matosinhos ou Leça), Vila do Conde e Póvoa, da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, não aceitarão também a despacho para transporte ao abrigo da referida tarifa, remessas de peixe destinadas à estação do Porto.

O presente anula e substitue o AVISO AO PÚBLICO D-963, de 17 de Novembro de 1915, na parte que se refere à tarifa especial P. n.º 11, de grande velocidade.

Porto, 27 de Dezembro de 1916.

D n.º 1042
Exp. T n.º 348

O Engenheiro-Director,
Alvaro de Castellões

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

A partir de 12 de Fevereiro de 1917, e até aviso em contrário, é estabelecido o seguinte:

ARMAZENAGENS

Na estação de Campanhã p. v., o § 3.º, do Artigo 7.º, do Capítulo III, da Tarifa de despesas acessórias, em vigor, será aplicado com as sobretaxas seguintes:

100 0/0 para as mercadorias de 1.ª e 2.ª classes da Tarifa geral
50 0/0 " " " " 3.ª e 4.ª " " " "

ESTACIONAMENTO DE VAGÕES

Tornando-se necessario abreviar quanto possivel as operações de carga e descarga das remessas de vagão completo, esta Administração reserva-se a faculdade de proceder à execução daquelas operações, sempre que as cargas ou descargas de conta dos expedidores ou consignatarios não tenham sido iniciadas dentro de uma hora contada do momento em que os vagões são postos à carga ou descarga.

Na estação de Campanhã p. v., esta Administração mandará proceder aquelas operações, quando lhe convier.

Sendo as operações feitas pelos expedidores ou consignatarios, os prazos para a carga ou descarga serão os abaixo indicados.

Findo estes prazos, as remessas ficarão cativas do pagamento dos direitos por estacionamento de vagões previstos na Tarifa de despesas acessórias, em vigor e seu aditamento.

PRASO PARA A CARGA OU DESCARGA DE VAGÕES COMPLETOS

No praso de 3 horas deve ficar concluida a carga ou descarga dos 3 primeiros vagões de cada remessa.

Em cada 2 horas seguintes um novo grupo de 3 vagões da mesma remessa deve ficar completamente carregado ou descarregado.

Estes prazos serão elevados ao duplo para as seguintes mercadorias, quando transportadas a granel:

Aduelas, areia, azulejos, batata, barro, cal, carvão, cebola, frutos, garrafas, ladrilhos, louça, mineral, sal, sucata, telhas, terras e tijolos.

Quando as operações de carga e descarga sejam feitas pelo Caminho de ferro, cobrar-se hão os respectivos direitos, 10 centávos por tonelada e operação.

São exceptuadas destas disposições as remessas de animais, materias perigosas, veículos e massas de peso indivisivel desde 3:000 quilogramas.

REQUISIÇÃO DE VAGÕES

As requisições serão feitas por escrito no modelo competente que as estações terão à disposição do público, mediante depósito, nas estações que as recebam, de 2\$00 por vagão.

O talão que o requisitante receber em troca do depósito será restituído à estação contra recepção da quantia depositada, sempre que o carregamento fôr efectuado nos prazos acima indicados.

Se o carregamento dos vagões requisitados se não iniciar nos prazos estabelecidos no presente «Aviso», reverterá para a Administração, por completo, a importância do depósito do ou dos vagões não utilizados e aos quais será dado outro destino.

Se o carregamento se iniciar, mas não se completar dentro dos referidos prazos, será restituída ao requisitante a quantia depositada por cada vagão principiado a carregar, mas findos aqueles prazos, as remessas ficarão cativas do pagamento dos direitos de estacionamento em vigor.

A expedição de mercadorias por vagão completo, com a carga por conta desta Administração, sómente será aceita com reserva pelos prazos de transporte.

Esta Administração reserva-se a faculdade de tornar extensivo a qualquer estação o disposto no presente «Aviso» com referência a armazenagens.

Em tudo que não seja contrário ao disposto neste «Aviso ao Público», ficam em vigor as disposições da Tarifa de despesas acessórias, em applicação desde 15 de Julho de 1914 e seus aditamentos.

Porto, 12 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castellões

D n.º 1047
Exp. T n.º 580



REPÚBLICA PORTUGUESA

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

Prasos de transporte em pequena velocidade

Previne-se o público de que, a partir de 5 de Março de 1917 e até aviso em contrário, as remessas de pequena velocidade só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Fica em vigor o AVISO AO PÚBLICO D-n.º 895, de 13 de Agosto de 1914, no que não é contrário ao disposto no presente.

Pôrto, 9 de Fevereiro de 1917.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castelões

D. n.º 1052

Expediente T. n.º 580

2.000 ex.

Imprensa Moderna — Porto



REPÚBLICA PORTUGUESA

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

Remessas de vagão completo

Previne-se o público de que esta Administração, a partir de 5 de Março de 1917, não é obrigada a aceitar para transporte remessas que constem de mais de um vagão, quando as mercadorias que as constituam não exijam, pelas suas dimensões, o emprêgo de material ligado.

Quanto ás mercadorias que, pelas suas dimensões, exijam mais de um vagão para o seu transporte, cada grupo de vagões ligados constituirá uma remessa.

Pôrto, 27 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Cateslões

D. n.º 1053

Expediente T. n.º 580

2:000 ex.

Imprensa Moderna — Porto

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 1 PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 23 de Março de 1917, a classificação de mercadorias da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Novembro de 1889, é modificada pela forma seguinte:

Designação das mercadorias	Série
Tóros de pinheiros.....	4.º

Desde a mesma data é suprimida a rubrica LOUZA daquela classificação de mercadorias.

O presente anula e substitue o AVISO AO PUBLICO D. n.º 1036, de 19 de Dezembro do ano findo.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade.

Porto, 10 de Fevereiro de 1917.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO À TARIFA ESPECIAL N.º 25—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos,
para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado oficial
e para viagens ao PORTO, ás quintas-feiras

Do dia 1 do próximo mês de Abril em diante e até aviso em contrário, estarão à venda os bilhetes do § 1.º da Tarifa especial n.º 25, de grande velocidade, em vigor desde 10 de Junho do ano findo, sendo aditada, a partir do mesmo dia, à tabela de preços do referido parágrafo, a estação de MARCO com os seguintes preços:

ESTAÇÕES	PREÇOS		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Marco	1\$26	\$89	\$56

(Nestes preços não estão incluídos os impostos de selo e assistência).

Desde a mesma data, a estação do MARCO e as indicadas na tabela acima citada venderão bilhetes de ida e volta para as de PORTO e CAMPANHÃ, ás quintas-feiras, por aqueles preços e pelos indicados na referida tabela, respectivamente.

Estes bilhetes serão válidos unicamente para embarque e desembarque nas estações terminus do percurso neles designado. O passageiro que embarcar ou desembarcar em qualquer ponto intermédio do percurso, terá de pagar pela tarifa geral o custo da sua passagem, levando-se-lhe em conta, em cada viagem de ida ou de volta, metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

Em tudo que não seja contrário ao disposto no presente AVISO AO PÚBLICO, ficam em vigor as condições gerais e especiais do parágrafo 1.º da referida tarifa especial n.º 25 de grande velocidade.

Pôrto, 19 de Fevereiro 1917.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castellões



REPUBLICA PORTUGUESA

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO NINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

SOBRETAXAS

Desde 1 de Maio proximo futuro até 30 de Abril de 1918 todas as tarifas internas e todos os partícipes correspondentes a esta Administração nas tarifas combinadas ficam sujeitas á sobretaxa de 40 % , sem isenção alguma.

Ficam pelo presente anulados os **"AVISOS AO PUBLICO"** D.-n.º 929, D.-n.º 982 e D.-n.º 1055, de 22 de Maio de 1915, 1 de Março de 1916 e 28 de Fevereiro do corrente ano.

Porto, 31 de Março de 1917.

O Engenheiro Director,

Alvaro de Castellões.

D. - 4061

Tráfego—Exp. T.-1027

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PUBLICO

3.º Aditamento à Tarifa especial n.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por Despacho Ministerial de 30 de Março de 1917

A partir de 20 de Junho de 1917, serão observadas no transporte de POLVORAS e EXPLOSIVOS as disposições seguintes:

1.ª Compete ao expedidor fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessárias para o transporte, declinando a Administração toda a responsabilidade por qualquer falta neste sentido.

2.ª As notas de expedição relativas a estes transportes deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes das remessas.

3.ª A recepção e entrega das substâncias explosivas nas estações efectuar-se há unicamente entre o nascer e o pôr do sol. Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite será entregue na estação 2 horas pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

4.ª A carga, descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

5.ª Não é permitido o transporte, em cada comboio mixto, de mais de um vagão carregado de substâncias explosivas, salvo se o transporte pertencer ao Estado.

6.ª Todos os volumes contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da Tarifa especial n.º 9, de pequena velocidade, deverão ter nas faces exteriores um rótulo com a marca da fábrica, peso, natureza do producto que contiverem, data do fabrico e uma tarja com a palavra **PERIGO** bem distinta.

Todos os cunhetes e barris deverão ser selados com o selo de chumbo colocado a frio, afim de se garantir a sua inviolabilidade.

Além disso, os expedidores terão de apresentar, juntamente com as notas de expedição, dois rótulos de papel vermelho com as palavras POLVORA ou EXPLOSIVOS, conforme o caso, impressos a preto em caracteres bem visíveis, para serem afixados no vagão.

7.ª A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por accidentes, danos ou inconvenientes que resultem da falta do cumprimento das disposições legais não especificadas no presente Aviso, ou da natureza própria da mercadoria.

Fica anulado o AVISO AO PUBLICO D n.º 1:021, de 11 de Setembro do ano findo, continuando em vigor, em tudo o que não fôr contrário ao disposto no presente, as condições da respectiva tarifa bem como da sua modificação e aditamento.

Porto, 24 de Maio de 1917.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castellões

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

2.^a Ampliação á Tarifa especial n.º 16—GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por Despacho Ministerial de 4 de Junho de 1917

A partir de 23 de Junho de 1917, serão vendidos ao público bilhetes de ida e volta entre a estação de Alvações e as abaixo indicadas, pelos seguintes preços:

De Alvações a	Praso de validade	Preços		
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Régoa	1	\$28	—\$—	\$15
Porto	3	3\$74	2\$98	2\$08

São applicáveis a esta ampliação as condições da Tarifa especial n.º 16, de grande velocidade, em vigor desde 15 de Julho de 1914.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Enquanto predominarem as circunstâncias que levaram os caminhos de ferro a agravar temporariamente as suas tarifas, os preços da presente serão aumentados das sobretaxas que esta Administração estiver autorisada a perceber nas suas linhas.

Porto, 24 de Maio de 1917.

D 1070

Exp. T n.º 580

O Engenheiro-Director

Álvaro de Castelões

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

Minimos de percepção e comboios especiais de mercadorias

A partir de 28 de Junho de 1917, entrarão em vigor as seguintes disposições:

1.^a — **MINIMO DE PERCEPÇÃO POR TONELADA E QUILOMETRO** — Os preços das tarifas especiais internas, em vigor, ficam sujeitos ao minimo de cobrança de transporte de \$01 por tonelada e quilómetro. Este minimo de cobrança é isento de qualquer sobretaxa.

2.^a — **COMBOIOS ESPECIAIS DE MERCADORIAS POR GRUPOS DE 14 VAGÕES, MINIMO.** — As mercadorias são taxadas pelas tarifas applicaveis de pequena velocidade, com sujeição ao minimo de \$01 por tonelada e quilómetro.

Pela aceleração do transporte será cobrada uma taxa suplementar de \$01 por tonelada e quilómetro, com sujeição ao minimo de cobrança de Escudos 150\$00 por cada combóio. Estas cobranças, por aceleração de transporte são isentas de qualquer sobretaxa.

A composição de cada combóio poderá ser constituida por vagões provenientes de qualquer estação do itinerário do combóio. A taxa do transporte será estabelecida por cada vagão segundo a estação donde proceda, mas a taxa de aceleração será processada como se todos os vagões procedessem da estação de origem do combóio.

A Administração reserva-se o faculdade de não fazer estes comboios especiais.

Para a realisação destes comboios especiais deverão os interessados dirigir-se ao **Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento — Estação de Campanhã — PORTO.**

Ficam em tudo o mais em vigor as condições das tarifas geral, especiais internas e combinadas e de despesas accessorias.

Porto, 29 de Maio de 1917.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões

D. n.º 1:071

Exp. T n.º 580



Ministerio do Trabalho e Previdência Social

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PÚBLICO

Devido a ter sido reduzido o número de comboios nas linhas desta Administração, em consequência das excepcionais circunstâncias criadas pelo estado de guerra, a partir de 20 de Junho de 1917 as remessas de grande velocidade só serão aceites com reserva pelos prazos de transporte.

Esta Administração procurará, contudo, abreviar o mais possível o transporte das referidas remessas.

O presente anula e substitue a parte do "Aviso ao Público" D. n.º 895, de 13 de Agosto de 1914, ainda em vigor.

Porto, 29 de Maio de 1917.

O Engenheiro-Director

D. n.º 1:072

Exp. T n.º 580

Alvaro de Castelões



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO**Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias**

(Aprovado por despacho ministerial de 2 de Julho de 1917)

A partir de 15 de Agosto de 1917 o § 1.º do artigo 10.º da Tarifa de Despesas Acessórias é modificado como segue:

§ 1.º — Encerados alugados à Administração:

Taxa pelo trajecto:

0\$10 por tonelada de carga indivisível e por encerado.

Mínimo de cobrança por encerado, 0\$50.

Taxa por estacionamento de encerados cobrindo remessas sobre vagão em destino:

Durante os prazos de estacionamento dos vagões — GRATIS.

Por cada tracção indivisível de 24 horas além dos referidos prazos e por encerado, 0\$20.

Taxa por utilização de encerados cobrindo mercadorias sobre os caís das estações:

1.º — Para cobrir mercadorias antes de feita a expedição:

0\$20 por fracção indivisível de 24 horas e encerado.

2.º — Para cobrir as remessas depois da chegada:

a) Tendo a descarga da remessa sido feita pela Administração (quer por ter sido pedido pelo expedidor quer por conveniência da Administração):

Durante os prazos gratuitos de estacionamento dos vagões — GRATIS.

Além destes prazos gratuitos por fracção indivisível de 24 horas e encerado, 0\$20.

b) Tendo a descarga sido feita pelo consignatário:

0\$20 por cada fracção indivisível de 24 horas e encerado contado desde a hora da descarga.

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

As requisições serão feitas por escrito no modelo competente 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, devem requisita-lo ao chefe da estação.

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

Porto, 14 de Julho de 1917.

O Engenheiro-Director

Álvaro de Castelões

D 1078

Exp. T n.º 580

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

Tarifa especial interna n.º 14—GRANDE VELOCIDADE

**Bilhetes coletivos para grupos
de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe**

A partir de 18 de Agosto de 1917 a condição 1.ª da tarifa em referência é alterada pela forma seguinte:

CONDIÇÃO 1.ª — Estes bilhetes só poderão ser utilizados por grupos de trabalhadores em número não inferior a 12 (passageiros de mais de sete anos de idade) representados por um chefe ou capataz, quando se desloquem para ir tomar parte em trabalhos agrícolas ou de pesca (ou quaisquer outros da sua especialidade) ou dêles regressem à sua residência habitual.

A Administração reserva-se o direito de exigir a justificação do fim da viagem, quer por um certificado da autoridade administrativa do local da procedência do grupo, quer por declaração escrita de quem tiver contratado os trabalhadores. A Administração não se dispensará de usar dêste direito, quando os grupos procedam de estações que servem cidades.

Porto, 18 de Julho de 1917.

D — 1080

Tráfego — Exp T—580

O Engenheiro-Director

Álvaro de Castelões

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
Direcção do Minho e Douro

TARIFA ESPECIAL N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE VINHO EM VAGÕES-CUBAS

Em vigor desde 1 de Agosto de 1917

Vagões carregados

Por tonelada e quilómetro..... \$018

Minimo de percurso..... 200 quilómetros

Nestes preços não estão incluídas as despesas accessorias, que serão cobradas segundo a respectiva tarifa.

A taxa, tanto do transporte como das evoluções e manobras, incidirá sobre o peso da carga, compreendendo as taras e acessórios (cubas, bombas, etc.), com o peso minimo de 10.000 quilos ou pagando como tal; o que exceder este peso será contado por fracções indivisiveis de 100 quilos.

Vagões vazios em regresso:

Por veículo e quilómetro..... \$03

Minimo de percurso..... 200 quilómetros

Neste preço estão incluídas as despesas de manutenção.

Requisição dos vagões e sua devolução.—A requisição deverá ser feita por escrito na estação de procedência, mediante o depósito de Escudos 10\$00 por vagão e o material será fornecido quando as circunstâncias o permitirem.

O requisitante obrigar-se há a promover o despacho do vagão vazio para a estação de **Campanhã-Pequena velocidade**, à consignação do respectivo chefe, logo que a descarga se tenha efectuado em destino.

Por cada dia de demora no cumprimento do disposto no periodo anterior e por vagão, é devida à Administração a quantia de Escudos 3\$00, que será paga pelo requisitante ou deduzida à quantia em depósito.

A importância correspondente ao transporte do vagão vazio será paga pelo requisitante.

Se a expedição não se realizar, por motivo alheio à Administração, reverterão para ela 10 % da importância depositada.

O referido depósito garante também o pagamento da importância dos portes e outras despesas a que der lugar o transporte dos vagões vazios em regresso e das avarias produzidas nos vagões-cubas pelos expedidores, consignatários ou seu pessoal, e bem assim a conservação e limpeza das cubas, que ficam a cargo do requisitante.

A importância do depósito, a que o requisitante tenha direito, ser-lhe há restituída em troca da carta de porte da primitiva remessa, da senha de despacho do vagão-cuba vazio e do recibo do depósito.

No caso de extravio da carta de porte da primitiva remessa, aquela importância só será entregue com prévia autorização da Direcção destes Caminhos de Ferro, transmitida à estação por intermedio do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Carga e descarga.—As operações de carga e descarga dos vagões-cubas serão feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatários e nos locais das estações que lhes forem designados pelos respectivos chefes.

Cada uma das referidas operações deve ficar concluída no praso de oito horas uteis, contado do momento em que o vagão tenha sido posto á disposição do expedidor ou consignatário.

Findo este prazo, as remessas ficam cativas do pagamento dos direitos por estacionamento de vagão, prescritos na tarifa de despesas acessórias em vigor.

O enchimento das cubas obedecerá às indicações que nas mesmas estiverem inscritas.

Preenchimento das notas de expedição.—O remetente terá que reproduzir na nota de expedição a capacidade, marcas, números e tara do vagão.

Restrição a uma remessa por vagão.—Não poderá ser expedido um vagão para mais de um destino de cada vez nem a entrega de mais de um consignatário.

Fecho ou precintagem do vagão e responsabilidades por avarias nas remessas.—O expedidor deverá examinar o estado das cubas no acto do carregamento da remessa e os vagões serão fechados com selo de chumbo ou cadeados seus.

A Administração será responsável tão somente pela inviolabilidade dos cadeados ou selos, até que se verifique a entrega dos vagões aos consignatários ou seus representantes, não lhe cabendo responsabilidade alguma quando os cadeados ou os selos se achem intactos ao realizar-se aquela entrega.

N. B.—A presente tarifa será também aplicada no trajecto desta Administração aos transportes de ou para linhas pertencentes a Administrações que tenham tarifas que possam ligar com ela.

Fica em vigor o disposto nas tarifas geral e de despesas acessórias, em tudo o que seja contrário ao estipulado na presente.

Observação relativa ao tráfego internacional

Quando as remessas se destinem a Espanha ou França, esta tarifa só será aplicada se fôr Barca de Alva a via a seguir.

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

O expedidor ou o seu representante pagarão todas as despesas ocasionadas por estas operações, quaisquer que sejam e onde forem necessárias, inclusive as de paralisação do material proveniente de demora no despacho nas Alfandegas.

O Caminho de Ferro não se responsabilisa por quaisquer faltas ou avarias que não sejam notadas na ocasião da entrega, ao remetente ou ao seu representante, nem pela demora que houver, desde que a expedição chegue à estação de fronteira até que de novo lhe seja entregue.

As remessas destinadas ao estrangeiro deverão ser apresentadas acompanhadas de todos os documentos necessários e exigidos pelas leis e regulamentos para o cumprimento das formalidades alfandegárias nas fronteiras.

As referidas remessas não poderão sair das estações sem que as prescrições supra sejam cumpridas, ficando de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatários todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissão ou dúvida que se produza ou suscite, em virtude da inexactidão ou deficiência das declarações feitas nas notas de expedição e seus anexos.

O Caminho de Ferro declina toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que se produzam nas Alfandegas por deficiência ou irregularidades nos documentos que devam servir para as operações e formalidades aduaneiras.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Emquanto predominarem as circunstâncias que levaram os Caminhos de Ferro a agravar temporariamente as suas tarifas, os preços da presente serão aumentados das sobretaxas que esta Administração estiver autorizada a perceber nas suas linhas.

Porto, 26 de Junho de 1917.

Trafego

Exp. n.º 1.101

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões



MINISTERIO DO COMERCIO

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Salamanca à fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Espanha

AVISO AO PÚBLICO

ANULAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P H N.º 5 — Pequena velocidade
(E P n.º 9 do Norte de Espanha)

A partir de 1 de Dezembro de 1917, fica anulada a tarifa especial combinada P H n.º 5, de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Outubro de 1910, para o transporte de madeiras ordinarias de construção das estações de Viãna, Barcelos, Alfandega e Campanhã para a de Madrid Principe Pio.

Porto, 1 de Novembro de 1917.

O Engenheiro Director

D. n.º 1:096

Exp. T. — 639

Alvaro de Castelões.



MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro
de Salamanca á fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca,
do Norte de Espanha e Madrid a Zaragoza e a Alicante

AVISO AO PÚBLICO

ANULAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL P H N.º 6 — Pequena velocidade
(E P n.º 9 do Norte de Espanha)

A partir de 1 de Dezembro de 1917, fica anulada a tarifa especial combinada P H n.º 6, de pequena velocidade, em vigor desde 20 de Maio de 1912, para o transporte de madeiras das estações de Campanhã, Amarante, Juncal e Vidágo para as de Valencia, Grao e Denia.

Porto, 1 de Novembro de 1917.

O Engenheiro Director

D n.º 1:097

Exp. T — 803

Alvaro de Castelões.



MINISTERIO DO COMERCIO

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Minho e Douro

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro
Portugueses, Madrid a Zaragoza e a Alicante e Almansa a Valencia e a Tarragona

AVISO AO PÚBLICO

ANULAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL E P N.º 3 — Pequena velocidade

A partir do dia 1 de Dezembro de 1917, fica anulada a tarifa especial combinada E P n.º 3 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1887, para o transporte de mercadorias de todas as classes entre várias estações desta Administração, das linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e das de Madrid a Zaragoza e a Alicante e Almansa a Valencia e a Tarragona.

Porto, 1 de Novembro de 1917.

O Engenheiro Director

D. n.º 1:098

Exp. T n.º 95

Alvaro de Castelões.