

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICA-SE NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

24.^o do 30.^o anno

LISBOA, 16 de Dezembro de 1917

Número 720

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

Organização de serviços, por J. Fernando de Sousa	371
■ frenagem nas linhas ferreas	372
Parte Oficial — Ministério do Comércio — II-partição dos Caminhos de Ferro — Decreto n. ^o 3 654	373
O serviço dos correios	372

As janelas dos carros eléctricos	374
O novo material de passageiros do Norte de Espanha, e de Madrid-Zaragoza-Milcante	374
Carlos Mahony	375
■ resistência das curvas n'um caminho de ferro eléctrico	375
O emprego de ar quente nas locomotivas	376
Viagens e transportes	376
Hotéis nas províncias	377
Ensino profissional de ferro-viários	378
Transportes de locomotivas	378
Documentos para a História (Continuação)	379
Parte financeira:	
Carteira	380
Boletim comercial e financeiro	380
Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras	381
Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	381
Resolução Justa	381
Linhas ferreas coloniais	382
Linhas Portuguesas	382
Linhas estrangeiras	382
Horário dos comboios	382

C. MAHONY & AMARAL, Limitada

ESCRITORIO

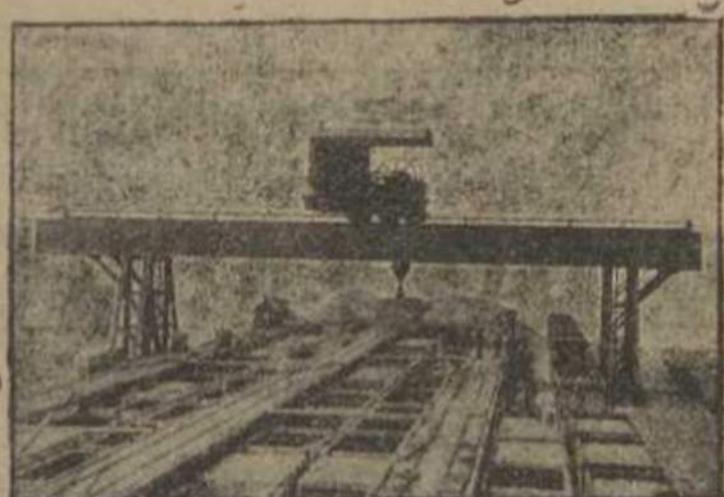
Travessa dos Remolares, 23, 1.^o

LISBOA

Material fixo e circulante para caminhos de ferro de via normal e reduzida, pontes e outras construções metálicas da *Société de Beaume & Marpent*. — **Locomotivas**, tenders, e todos os pertences. — **Material eléctrico**, instalações com pilhas de força e de luz, motores, caldeiras, etc. — **Vias ferreas portateis**, vagonetes, etc., para todas as aplicações. — **Ascensores** e monta-cargas hidráulicos e eléctricos de *Edoux & C.* — **Cimento e Candiot**, depósito em Lisboa. — **Macchinis-ferramentas**. — **Metais** em bruto e em obra. — **Vigamento de ferro e aço** em **ITLI** e todos os mais para construções. — **Rails d'acero**. — **Espelhos**, vidros polidos. — **Artigos para incandescência**.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa

NUMERO TELEPHONICO 586



Guindastes a vapor de 42 toneladas, tipo Gullath

Installações para caminhos de ferro

Como sejam:

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

Também únicos Fabricantes das Comportas Reguladoras, Systema Stoney, com aperfeiçoamentos privilegiados, Systema Stokes. Mais de 1000 já installados.

RANSOMES & RAPIER, LTD.

DEPT. D.

32, VICTORIA STREET,

LONDRES, S. W.

Endereço para telegrammas: Ransomes & Raper, London
e Cablegrammas: Sluice London



Apparelhos hidráulicos 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 inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, próprias a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com os

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

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

TINTURARIA DE P. J. A. Cambournac

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

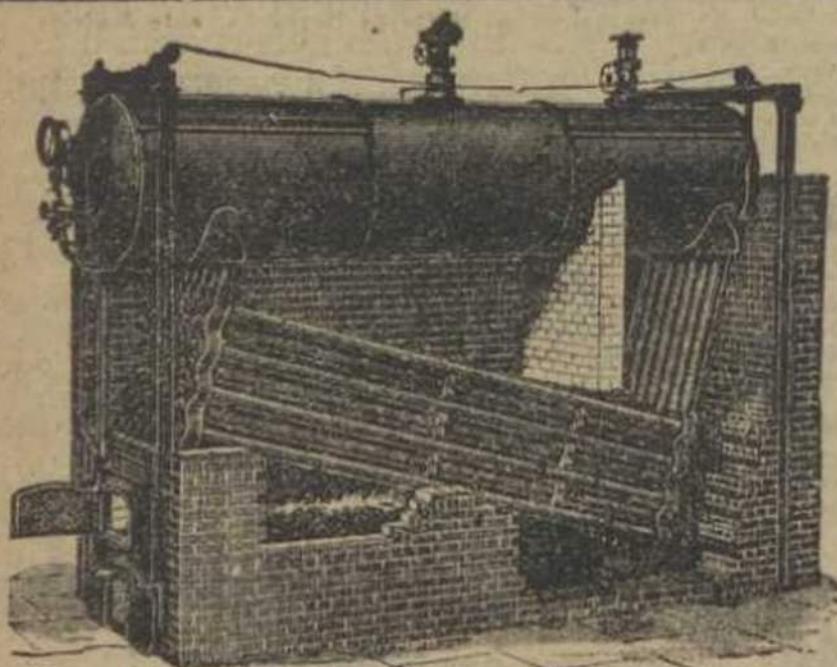
Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado. Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

ESTAMPAIRIA MECHANICA

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

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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» tipo terrestre

BABCOCK & WILCOX Ltd.

Constructores de Caldeiras Aquo-Tubulares.

Construídas inteiramente d'água. — Perfeita circulação da água. — Inexplosiveis. — Económicas.

Ha mais de 14.000.000 cavallos de força funcionando

Também se constroem: Superaquecedores de vapor. — Greilhas automáticas. — Aquecedores d'água d'alimentação. — Purificadores d'água. — Chaminés de aço. — Transportadores para carvão. — Guindastes eléctricos. — Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.

SUCCURSAL GERAL PARA PORTUGAL

Lisboa — Rua do Commercio, 84 a 86

Telegrams: «BABCOCK» — LISBOA

SEGUROS

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

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

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

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

COMPANHIA DO

DIRECÇÃO — PARIS, RUE DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios contínuos automáticos e não automáticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rápida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os freios

CONSTRUÇÃO SIMPLES

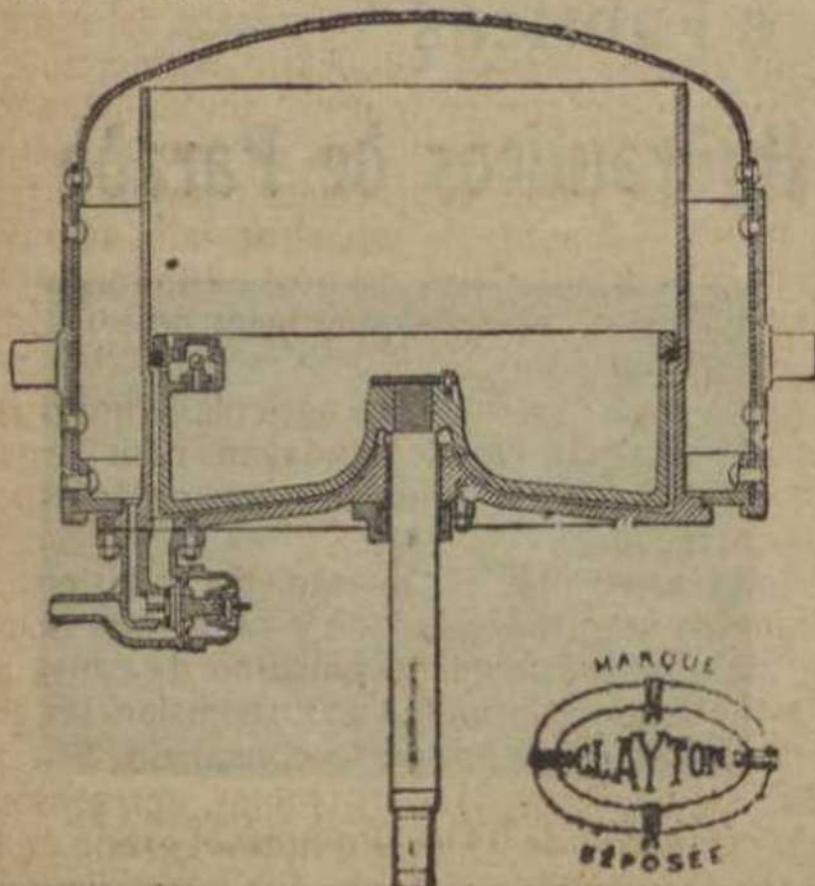
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

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

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

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL 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)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretário da Redacção — RAUL ESTEVEZ 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 Número 720

Organização de serviços

Não é indiferente ao progresso da nossa viação acelerada — quer se trate de construir novas linhas, quer de melhorar a exploração das existentes — a fórmula por que estão organizados os serviços públicos que n'ellas teem que intervir.

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

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

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

Obras Públicas, Commercio e Industria, esta triple denominação traduzia as preocupações da época, reveladas nos seguintes períodos do relatório justificativo da criação do novo Ministerio:

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

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

Os ramos da administração pública que mais connexão teem entre si e com os elementos d'este viver positivo, são aquelles que devem groupar 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 Emydio Navarro que operou então uma profunda reforma do Ministerio, dividindo os seus serviços por quatro direcções geraes: Obras Públicas e Minas, Agricultura, Commercio e Industria, e Correios, Telegraphos e Pharoes. Além d'isso continuaria a existir a Direcção Geral dos Trabalhos Geodeticos.

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

ção da exploração technica e estatística; á terceira a da exploração commercial, fiscalização 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 telegrapho-postaes e serviços agrícolas. Haveria ainda as repartições de minas e industria; d'estatística geral e de commercio, assim como a Direcção dos Trabalhos Geodeticos.

A Direcção dos Serviços de Obras Públicas comprehendia duas repartições: a de estradas, edifícios publicos e obras hidráulicas e a de caminhos de ferro, dividida em duas secções, relativas uma á concessão e construção de linhas e a outra á exploração e á fiscalização 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 Públicas 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 autónomo; as relações do Estado com as Companhias passaram a ser do domínio de uma secção da Repartição de Obras Públicas, cumulativamente com os assumptos relativos a estradas.

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

- 1.º — fiscalização technica, commercial e estudos;
- 2.º — horários e tarifas, garantias de juro e concessões;
- 3.º — 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 fiscalização das fábricas, e a segunda estudaria as questões operárias: salários, greves, assistência, instituições de previdência e cooperação, inqueritos e estatística industrial.

Ficava assim constituído um instrumento de trabalho e estudo methodico das questões industriais.

Eram demasiado vastos e complexos os domínios do Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria exigindo de um só ministro multiplicidade de aptidões e conhecimentos difíceis de reunir. Além da variedade das competências especiais necessárias, faltava, em geral, o tempo aos ministros, falta agravada pelos hábitos centralizadores da nossa administração e pela infinidade de pretenções que teem de ser resolvidas n'aquelle ministerio.

Por outro lado, os problemas agrícolas e industriais, de crescente importância, demandavam mais larga intervenção dos poderes públicos e um órgão 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 agrícola, não lhe tendo consentido as circunstâncias a realização d'esse plano no seu curto consulado.

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

A divisão racional estava naturalmente indicada. Ao Ministerio das Obras Públicas, Correios e Telegraphos pertenciam todos os assumptos de obras públicas e ainda os da correspondência postal e telegraphica. Poderia pois intitular-se das *Obras Públicas e Comunicações*. A este ministerio ficavam naturalmente pertencendo os assumptos de caminhos de ferro, quer do Estado quer de companhias, sem modificação sensível 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 Agrícola passava a ficar subordinada á Direcção Geral de Agricultura.

Uma só repartição de contabilidade seria commun aos dois ministerios, evitando-se assim aumentos de despesa.

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

As conhecidas circunstancias de occasião impediram o seguimento de tão notável conjunto de uteis providencias, que haviam sido cuidadosamente estudadas e preparadas.

Depois da mudança de régimen bem podia o Governo provisório, com os poderes illimitados que assumiu, aproveitar esse bello estudo e decretar providencias salutares 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 atabalhoadas menosprezaram-se todos os estudos e indicações anteriores, emanadas de homens competentes e conhecedores do assunto.

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.

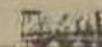
A absoluta isenção da política, a que a *Gazeta* é inalteravelmente fiel, não nos permite investigar os motivos que determinaram tão inconsequente organização, que todos declararam defeituosa e illogica. E tanto o era, que em 5 de novembro ultimo nova organização foi promulgada. Os caminhos de ferro, 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 anunciava 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 Públicas e Comunicações e Ministerio da Agricultura, Commercio e Industria.

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

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 necessário, ou ao menos a redução da velocidade da marcha.

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

Conhecido isto, e sabido também 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 necessário o uso de freios especiaes, de intelligente e de apropriada disposição.

Ha também a considerar que a força produzida pelo arraste do comboio e a locomotiva, assim como a aceleração que hade levar a marcha estabelecida, em um momento determinado, estão subjeitas 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 necessário dotar a machine dos elementos indispensaveis para por si só poder, em qualquer momento e em qualquer ponto da linha, produzir o arraste e essa aceleração, em parte ao menos, pois, não sendo assim, a locomotiva resultará impotente para, uma vez detido o comboio em um ponto difícil, recomeçar a marcha arrancando de novo.

O problema fica solucionado, até certo ponto e não mais, collocando sobre as rodas motrizes um freio com suficiente 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 tais 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 solucionado.

Pode fazer-se esta afirmação por varias razões, qual d'ellas mais attendivel, sendo nma das principaes a de que, se unicamente se dispusesse de tais meios de frenagem, seria necessário conhecer com exactidão, em cada caso, a velocidade do comboio no momento de começar a accionar o freio, assim como, o mais proximadamente possível, 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

lomado por eventualidades, acrescentando as perdas de tempo e reduzindo a velocidade média; mas estes caleidos poderiam resultar errados por não serem proporcionados aos efeitos, coisa que unicamente pode demonstrar a grande prática.

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

Esta ultima, principalmente, tem uma importância excepcional, pois que tende a garantir a vida dos passageiros, evitando acidentes que possam occasionar victimas e ser determinados por obstáculos opostos à marcha do comboio, ou por outra qualquer circunstância, perigos que podem reduzir-se notavelmente ou evitar-se em absoluto, dispondo de potencias de frenagem de grande importância, com as quais se pode conseguir também 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 circunstância, não produzirá potencia ao arrancar do comboio e apresentará grande oposição a que passem a descanso, ou diminuam a velocidade adquirida ao empregar a marcha, os diferentes veículos que o compõem.

Isto é certo; mas a concorrência de tais circunstâncias permite o aumento das resistências passivas, derivadas do seu mesmo pezo e põe freios a todas as rodas até converter a força oposta à potencia pelas resistências passivas inevitáveis: roçamentos, resistência do ar, etc., pela mesma persistência de roçamento, do conjunto ao produzir-se o arraste, sendo esta força, afinal, a que marcará o limite máximo d'essa potencia.

Se esta fosse aplicada unicamente a um ponto, que é precisamente o que sucede ao iniciar-se a marcha de um comboio, a rigidez e pezo usuaes do material ferro-viário 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 suportam a juntar, sem dúvida, 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 à força que oppõe a locomotiva, como frenagem, tem-se juntado sempre a de parte do pezo arrastado, aumentando gradual e sucessivamente esta proporção até se chegar à 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 difícil o reconhecimento da superioridade absoluta em nenhum d'elles, em relação com os demais.

Não obstante, os freios mais estimáveis pelos efeitos que produzem são os atmosféricos, de vacuo Clayton, os de ar comprimido Kuorr e Westinghouse; especialmente os d'este ultimo inventor, por haver servido de base a ulteriores aperfeiçoamentos, são crédores do reconhecimento de quantos tem de utilizar-se das linhas ferreas para se transportarem de um a outros lugares, porque em muito diminuiram os perigos que elles oferecem.

Benemeritos são, portanto, os que a tais inventos tem dedicado a sua intelligencia e a sua vontade de acertar, não sendo das coisas menos justas que relembramos os seus nomes e os recomendemos à gratidão universal.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Repartição dos Caminhos de Ferro

Conselho de Administração

DECRETO N.º 3:634

Sob proposta do Ministro do Comércio: hei por bem decretar que seja aumentado de vinte dias o prazo a que se refere a alínea b) do decreto n.º 3:417, de 1 de Outubro último, visto ter-se reconhecido na prática a impossibilidade de cumprir as disposições da referida alínea dentro do prazo nela designado.

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

Decreto

O serviço dos correios

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

Nada temos com os fins políticos que determinaram esta substituição, nem seria agora ocasião de agravar um vencido.

Referimo-nos porém, visto que um novo Director Geral entrou para aquelle importante ramo de serviço público, ao estado de desorganização em que esse serviço se encontra e que mais e mais se tem agravado desde que aos seus agentes foram dadas largas para se intrometerem nos negócios públicos e influirem na política do paiz.

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

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 nuna 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, oficial, 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 bocadão de boa vontade ter-se-hia posto em ordem todo o serviço, de forma a que, em 10, deixasse de haver atrasos. E a carta de 30, porque se demorou de 1 até 5 sem ser entregue aqui?

Outra: Para uma conferencia comercial importante, que se realizou em 12 às 4 horas da tarde, esperavamo-nos uma carta, que muito nos interessava alli fosse apresentada.

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

Com efeito, às 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 à rua Aurea (!) e com o carimbo postal de 10 sobre a estampilha!

O telegrapho anda proporcionalmente com a mesma velocidade.

É 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 rápidos 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

Em quanto os assumptos da revolução não ocupavam 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 meses de 15 d'Abri 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 commun; *elle* que vai 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 rôdes, 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 lugar, e esses 30 reis que deu dão-lhe absoluto direito a todas as commodidades que *elle* entender.

Mas incomoda os outros passageiros. Quaes outros? Vae mais alguém no carro em que *elle* pagou o seu lugar por 30 reis? Ah! vae? e faz-lhe mál 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-chlok*, 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 cubicos as bellas e custosas romeiras de opossuns que lhes agazalham 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 treinias?

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 bandeirolas 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 viraças 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 rôdes ferro-variadas do paiz vizinho, vão introduzir no seu serviço de passageiros.

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

Mas a guerra, com todos os seus horrores, veiu contrariar os desejos das direcções das duas rôdes, 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, estao ha um anno para serem entregues, e até agora ainda nenhuma saiu das officinas constructoras.

Outras tantas, para a Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, estao tambem por entregar, havendo apenas a esperança de que por todo o anno que vem elles estejam promptas, tanto para uma como para a outra rôde.

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

O novo material é quasi todo de *bogies* e de grande capacidade para passageiros, com o qual, e com o do mesmo tipo que já anda em serviço, desejam as duas grandes emprezas 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 comodidade dos passageiros.

E isso tambem se explica pelas carruagens de tipo 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 aceleramento de marchas, pelo menos nas linhas de Madrid-Zaragoza-Alicante, onde alguns melhoramentos importantes teem sido introduzidos. E mais seriam se não fosse a malfadada 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 melhoria alguma coisa se repercutirá nos nossos serviços, pois virá abreviar a viagem de Lisboa a Barcelona, e talvez permitir a partida do rapido de Madrid para a nossa capital mais cedo do que as 23,25, hora a que ultimamente d'allí sahia, o que nos será muito agradavel.

E mais agradavel será, se os caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e a Companhia Portugueza, acelerarem esse comboio de forma, 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 sofrimento, que, desde muito, à sua extremosa familia e a todos os seus amigos, tirára as esperanças de um restabelecimento de saúde.

Pois apesar disso, por mais que ha mezes nos achasssemos 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 à 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 igualmente activos, igualmente emprehendedores, igualmente honestos e por isso se entendiam bem, e como que se completavam à força de viverem sempre juntos e de estarem sempre mutuamente d'accordo na gerencia dos seus negócios.

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 respeitável 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 assinalados serviços.

Foi longo o seu defiñhar 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.

Enc.

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 utilizam 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 à marcha no percurso opposto, pude assim eliminar-se o effeito do vento sobre os resultados obtidos.

As sete curvas onde se realizaram as experiencias, tinham curvaturas variaveis entre 2 e 14,30 °, devendo saber-se que, segundo a explicação do auctor, cada grande 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 mediam, aproximadamente 150, 530, 345, 220, 110, 55 e 85 metros e a linha era construída 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 à 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 chiamarmos 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 diferente base, nada pode dizer-se.

A resistencia do vehiculo a que nos temos referido, em vias rectas a nível, 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 satisfactoria 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, decaiu quando a velocidade chegou a 20 kilometros por hora e subiu logo rapidamente.

Uma tal particularidade apareceu 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. Morandière fez a leitura de uma nota de Bergeron, indicando que, em consequencia de uma experienta levada a cabo durante um anno sobre uma locomotiva, na qual a economia de combustivel obtida pela adição de ar quente se havia elevado a 20 %, a Companhia Lancashire Yorkshire decidira installar apparelhos Warsop sobre outras seis locomotivas.

Em 1880 apareceu 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.

Conquanto as diversas machinas não tivessem apresentado grandes resultados praticos, o certo é que Mr. Field não desanimou ante as dificuldades da solução do problema, e tratou de procurar a forma de applicar ás lo-

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

O ar é comprimido por uma bomba, movida pela machine, a uma pressão sensivelmente igual à 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 supplementar 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 sistema 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, tipo *Atlantic*, da mesma companhia, a qual foi submetida 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 Espanha 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 quaequer outras merca-

dorias apresentadas em volumes indivisiveis, para o carregamento dos quaes seja necessario o emprego de vagões ligados, são considerados incluidos 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 Diréccão 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 província

A propósito 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 título 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 solicto e incansavel director da repartição do Turismo, venho trazer a minha mancheia de areia para o edifício que a tenacidade d'esse activo funcionario conseguiu elevar sobre o terreno da impossibilidade que em tão grande extensão cobre o nosso paiz.

Até 1906 a palavra turismo era quasi ignorada entre nos. A parte umas vagas ideias d'alguns rares portugueses mais viajados e que, lá por fora, haviam tomado conhecimento d'essa industria, vendo-lhe e apreciando-lhe os fins e os maravilhosos resultados, ninguem tratou de semear essa planta entre nos; 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 à ligeira» e que «na Suissa se encontram turistas de mochila às 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 ocuparei porque é a principal, e porque é d'esta que vae tratar-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 oferecer, 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 comodidade 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 sonenos interesse, só porque alli encontrou um hotel onde se sente bem, e lhe permite descansar mais tempo do que projectava.

Por experiência 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 à volta da Floresta Negra me detive em Baden-Baden oito dias, quando n'um só tencionava demorar-me.

Entre nós, se se tizesse estatística da afluencia de visitantes e do tempo de demora d'estes em localidades onde se fundaram ou se transformaram os rares 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 tais construções 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 citou, o Monte Estoril e Cintra, pode-se dizer que ainda hoje, passados 11 annos de insistentes trabalhos, toda a província está faltta de hoteis que assim possam chamar-se, havendo apenas modestas casas que recebem hóspedes, 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 estabelecimentos

dando-lhes um pouco de conforto moderno, muito de hygiene, de comodidade 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 Província em Portugal, um pouco a exemplo do título da *Société des Grands Hoteis de Montagne aux Pyrénées*.

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, baixella, 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-iam pela comissão 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 francesas ha sempre o Hotel de France, como na Suissa o Schweizerhof, como na Italia o Albergo de Italia. Entre nós um só existe com este titulo e... fui eu que o baptizei, de acordo com o seu sympathico proprietario, o bem coshecido 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 atraírá 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 propósito 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 organisação 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 Alcobaça, Nazareti, S. Martinho, Porto de Moz, Villa Nova de Ourem e mesmo de Leiria, Caldas e Pombal, sendo preciso. Como tambem a modesta cozinheira do hotel da Batalha não daria para alli se fazer um almoço para 200 talheres, facil era que tambem d'aquelles pontos viessem já preparadas as vitualhas 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; encaixar d'uns para outros do mesmo proprietário os hóspedes 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 alojar-se alli 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 província? De forma alguma.

Aquelles cujos proprietarios quizessem passá-los á companhia fá-lo-hiam nas condições que acima indico; os que não o pudessem ou não o quizessem fazer, não seriam também prejudicados. A companhia, no seu interesse proprio, faria o reclamo das localidades onde tivesse os seus estabelecimentos; o publico que viaja, os turistas, afluiriam 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 defesa 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 ouze 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, à 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 províncias 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 necessário.

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 permitido 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.

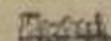
Isentando por 20 annos de selo os seus annuncios e reclamos.

Dando passagens gratuitas nas linhas do Estado a um inspetor, encarregado da visita, vigilancia e fiscalização 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 reúne para estudar questões a resolver, de forma a preparar os sens effeitos para logo que o conflicto europeu—quasi mundial—esteja terminado.

Para então é mister que nos preparamos 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 enor-míssimo 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 affirma no aperfeiçoamento das mais potentes machinas e processos de matar gente, mas a que irradia d'essa bemdita aurora que se chama Paz e Liberdade.



Ensino profissional dos ferro-viários

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 una escola no genero d'aquella, e incitando-nos a que continuemos a ocupar-nos do assunto, promettendo-nos todo o seu appoio.

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

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

Transporte de locomotivas

Maneira facil de o effectuar

São bem conhecidas as dificuldades que se apresentam, na prática, para o transporte, quer seja por terra, quer seja por mar, das grandes peças de machinaria que constituem por vezes um peso 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 peso e adequados a uma viagem de mais de 9.600 kilometros de distancia.

Essas locomotivas foram desarmadas na fabrica, depois de construídas e montadas por completo, sendo reduzidas a peças de tamanho e forma tales que podesse manejar-se facilmente com as gruas de que se dispõe nos molhes e caes dos portos por onde teriam de passar, e que, geralmente, não admitem cargas maiores de 40 toneladas.

As locomotivas de que se trata pesam 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, Milwaukee e Saint Paul, atraçez 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 peso d'ellas é quasi trez vezes maior do que o das que se utilizam 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 peso e embalando-as em caixotes que permitissem a maior facilidade de trabalho nos molhes.

Assim, cada locomotiva foi dividida em 62 volumes, alguns dos quaes não poderiam reduzir-se, tanto em peso, 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 peso de 4 toneladas, mas, em compensação, havia volumes de tal tamanho e peso que podiam facilmente ser manejados por um homem.

As machinas foram construídas 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 ocupavam 24 vagões, incluindo 9 furgões 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 desnível de 670 metros, e ahí 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 submetido ás diversas operações necessarias para o converter em aço.

Documentos para a História

Relatório do engenheiro francês Mr. Watier sobre a construção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

CAPÍTULO SEGUNDO

Avaliações

Não repetirei as considerações gerais que expus, por ocasião da linha de Badajoz, sobre as bases das minhas avaliações: remetto o leitor para essa parte do presente relatório.

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

	Por Thomar, Pombal, Coimbra e Ovar	Variação 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, semeaduras, plantações, desvio de caminhos, derivação de rios, etc.....	4.038.000,00	670.020,00
Obras d'arte:		
Correntes.....	(260) 1.579.300,00	(87) 768.900,00
Especiais.....	(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 passageiros de nível.....	1.030.000,00	336.000,00
Vias.....	12.720.000,00	5.062.704,00
Vedações.....	765.000,00	258.750,00
Material e ferramenta.....	4.340.000,00	1.730.000,00
Gastos gerais e lucros perdidos.....	9.478.368,74	5.875.055,32
Somma a dispor para trabalhos imprevisíveis.....	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 suposição 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 relatório especial sobre o traçado de que se trata, quais são os melhoramentos realizáveis por um estudo mais profundo, e quais as economias que d'ele se podem esperar. Estas economias só se referem á primeira secção compreendida entre Pombal e o ponto de entroncamento na linha de Badajoz: são pouco consideráveis. 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 realisável 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 efeito, os contornos do terreno são muito alongados e não diminuiria de uma maneira sensível o volume dos movimentos de terras dobrando o eixo com curvas mais bruscas: esta mudança, como se sabe, prejudicaria consideravelmente a exploração, aumentando 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 evitarse movimentos de terras importantes, e até pequenos subterrâneos, 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 empreza renunciando a esta economia; ella não produziria, no juro annual do capital empregado, uma redução equivalente ao aumento das despesas de conservação do material. Demais seria para sempre uma causa de obstáculos e acidentes na exploração. Fiz pois o sacrifício d'esta somma, que não é mais do que 1/50 da despesa total.

Para bem apreciar o men modo de pensar n'este assunto 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 aceitar 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 sacrifício intelligente, cuja influencia se espalhará pelo resto da rede.

Economia realisável 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 0,01, 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 0,009. 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 notável em aumentar 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 economizar as despesas de execução, aumentando o declive do perfil; a saber:

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

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

Declives de 0,012 a 0,015 n'estes sitios não afetariam o trabalho, mas afectariam a exploração de um maneira muito incomoda: dariam lugar a subjeições nas despesas anuais, provavelmente maiores do que o juro do capi-

tal economizado. Todavia não posso pronunciar-me decididamente a este respeito, atendendo 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 quilometro 17). Rampas de 0,001 poderiam realizar uma economia de 300.000 francos, aproximadamente: mas obrigariam ou a renunciar ao benefício dos pequenos declives de 0,005 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>	<i>Metros</i>	<i>Despesa Francos</i>
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....	29.060,00	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
 <i>Linha por Oliveira de Azemeis:</i>		
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 quilometros, 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 Espanha, e outra de Lisboa ao Porto.

Directrizes para as quais se fizeram projectos

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

(Continua)

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de África

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 13 horas, na sede da Companhia, à 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 «Mirandela-Bragança» a que se procedeu em 10 do corrente, saíram sorteados os n.º 34.421 a 34.425 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 próximo futuro, em Lisboa, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, das 11 às 14 horas e continuará em todos os dias úteis até 19 do corrente mês e depois as sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento também se realiza no Porto, na agência do Banco Nacional Ultramarino e no Banco Allianca.

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 prejuízos causados pela revolução, a nacionais 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, criado para esse fim.

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

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

Para o petróleo combustível o aumento é de 29 %, para o petróleo em bruto é de 17 1/2 % e para a gazolina é de 16 %.

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

O «trust» da prata. — Annunciou 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 à disposição do «Trust», o que permite regular o prego d'este metal no mercado.

Os comerciantes e os industriais compram a prata directamente ao governo, em vez de a comprar no mercado, evitando por esta forma o aumento extraordinário do prego 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 importâncias d'este metal durante os 7 primeiros meses de 1917 elevam-se a 230.891.808 libras.

O total das exportações de 1.º de Janeiro a 1 de Julho atinge a 677.274.310 libras, contra 455.103.017 em igual período de 1916.

A platina em Espanha. — Segundo «L'Echo de Mines e de la Metallurgique» a direcção geral de minas ordenou um estudo à Serra de Ronda (província de Malaga) afim de reconhecer a existência 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 5%, ouro 1915, que em virtude da crise financeira que atravessa actualmente o Brasil, e cujos efeitos a guerra europeia ainda mais accentua, se vê na obrigação de consolidar, por um período de cinco anos, o juro devido sobre este empréstimo e de suspender a sua amortização durante dez anos.

O Novo Empréstimo Francês. — Tem havido bastante concorrência à subscrição do «Terceiro Empréstimo de Defesa Nacional», aberta nas casas bancárias da nossa praça. Este empréstimo teve bom acolhimento no nosso meio financeiro, atingindo já avultada quantia o capital subscrito.

A subscrição continua aberta.

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

anteriormente, aparecendo já alguma procura de valores de coloquio, principalmente dívida externa e inscrições.

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

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

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

G. C.

Curso de cambios, comparados

	Em 15 de DEZEMBRO		Em 30 de NOVEMBRO	
	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	740	740	710	730
Madrid cheque	1990	2010	1975	1990
Libras	9575	9585	9565	9575

Cotações nas bolsas portuguesa 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	—	41,90	—	—	—	—	—
4%, 1888, c/ premios	—	—	—	—	—	—	—	—	22,890	22,890	—	—	—	—
4%, 1888/9 c	—	—	—	—	—	—	—	—	59,550	—	—	—	—	—
4%, 1890 c	—	—	—	—	—	—	—	—	51,870	51,850	—	—	—	—
5%, 1905 c/ premios	10525	—	10525	—	—	—	—	—	10520	—	—	—	10520	—
5%, 1905, (C. 2º de F. E. I. C.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5%, 1909, ob. (C. 2º de F. E. I. C.)	89880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4%, 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3%, coupon 1.ª serie	93850	93860	93870	—	—	—	93870	93870	93850	93850	93850	—	—	—
3%, 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3%, 3.ª serie	95800	95870	95870	—	—	—	95870	—	95870	95850	95850	—	—	—
Ubrig. Companhia dos Tabacos 4 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banan de Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200,00	—	—
Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155,00	—	—
Nacional Ultramarino	—	154,840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	148,00	—	—	—	—	—
Companhia Can. P. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	5800	5809	—	—	—	—	—	5830	—	—	—	5880	—	—
Companhia Tabacos, coupon	126,600	129,800	138,880	—	—	—	—	137,810	137,800	137,800	135,860	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	49,889	50,800	50,810	—	—	—	50,810	50,810	50,820	50,850	50,820	50,820	—	—
Companhia Altevés d'Africa	—	119,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia C. F. de Benguela tit. 1	—	—	96,500	—	—	—	—	—	98,600	—	96,500	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau	—	—	95,850	—	—	—	95,850	—	94,800	94,800	95,800	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau	—	—	37,800	—	—	—	37,800	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	67,550	68,500	68,500	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	77,530	77,530	77,530	—	—	—
Companhia das Aguas de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,580	—	—
predias 6%	93,810	93,800	—	—	—	—	93,800	—	93,850	—	—	93,820	—	—
Paris: 3%, portugues 1.ª serie	—	—	62,25	62,25	62,25	62,25	62,15	62,15	62,15	62,05	62,15	—	—	—
3%, 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Cam. F. Port. 3%, 1.º gran	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,5	—	—
Comp. Cam. F. Port. 4%, 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335	340	—
Comp. Cam. F. Port. 3%, 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta	245	—	—	—	—	—	247,00	—	245	—	—	—	—	—
Londres: 3%, portugues	—	57,25	—	—	57,50	—	57,50	—	—	—	—	57,25	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA			
		Kil.	Totais	Kil.	Totais	Diferença em 1917	1917	1916	Diferença em 1917
Portuguesas									
Companhia Cami. Béde geral	—	1,073	—	1,073	—	—	—	—	—
obrig. Vendas Novas	—	70	—	70	—	—	—	—	—
Portugueses	—	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste	20 Novembro	722	2 871 443,599	722	2 298 536,535	+ 372 907,564	3 977 506	3 183 536	+ 793

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 à fronteira, foi favorável à 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 greve. Aqui expusemos os fundamentos jurídicos da reclamação da Companhia, que foi cabalmente entendida, como não podia deixar de ser.



Linhos 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 à Swazilandia, tendo recebido varias deputações, no decurso da sua visita, com as quaes trocou impressões acerca dos múltiplos interesses d'aquellas regiões.

Um dos assumtos mais importantes a que se referiu foi certamente o da decantada ligação da linha ferrea de Breyton, cidade situada a cerca de 240 kilómetros da de Johannesburg, com a linha portugueza de Goba, cujo *terminus* dista 68 kilómetros 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 favorável. Não pode afiançar-se desde já se as *démarches* feitas mostraram resultados imediatos, mas aquelle governador prometeu conferenciar com o Ministro dos Caminhos de Ferro, sobre a referida ligação, sendo muito provável que, na sua qualidade de representante directo do Governo Central, consiga interessar os altos poderes nos benefícios que se podem vir a colher com o prolongamento da linha alludida. Para se detalhar circunstancialmente a grande necessidade que existe de fazer a ligação, bastará citar-se novamente o facto, já bem conhecido, de que as auctoridades portuguezas construiram a linha de Goba sob a condição *t'essa* via ser continuada através da Swazilandia até ligar com a rede dos South African Railways.

Este accordo, 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 impôs em nome d'aquelles por quem accionou, está ainda por cumprir. E' também verdade, e disso todos os sul-africanos estão compenetrados, que os recursos mineraes e agrícolas da Swazilandia e do leste do Transvaal só podem desenvolver-se por intermedio das devidas facilidades ferro-riarias, e por isso exigem, hoje mais do que nunca, os benefícios materiaes que a linha Goba-Breyton lhes pode conferir e sem os quaes terão de continuar na inacção.

D'este facto se deprehende, 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 assumtos que podem ser impulsionados pela Camara do Commercio local por occasião do Congresso das Camaras do Commercio da Africa do Sul — deve também discutir-se esta ligação ferro-riaria.

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

parece deduzir-se que vae ser feito um energico apelo ao Congresso no sentido de auxiliar uma moção que impresse 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 — gose os benefícios d'esta nova linha; e apesar também do Governador Geral da Província 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 acordo politico com a Swazilandia. O general Botha disse ainda recentemente, «que a Swazilandia tem de se ligar à União antes de se tornar possível a extensão da linha ferrea de Breyton». Como a oportunidade para a construcção da linha não pode estar dependente de tais transes, parece-lhe que é mal cabida a politica de fazer esperar a construcção da linha até à realização de semelhante acordo.

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 Gouvernos 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 à União, disse também 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 à 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-riaria 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 à construcção do edifício 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 elles 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 também estender a sua rede até à 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 1915 haviam entrado 59.825 vagões com 996.944 toneladas de mercadorias.

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

No 1.º semestre do ano corrente o trânsito ferro-viário 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 diário de 680 vagões e 5.656 toneladas.

As principais cargas de exportação, por ordem de importância, foram como segue: trigo 235.256.136 kilogramas, milho 182.522.205 e aveia 35.324.100 kilogramas. As principais cargas de importação foram: carvão 47.734.945 kilogramas, materiais 23.037.751 e aveia 31.817.034 kilogramas.

Guatemala

Examinando-se o progresso dos caminhos de ferro na república de Guatemala, durante o ano económico findo em Junho, nota-se uma actividade extraordinária.

Na linha ferrea de Oeste, desde S. Antonio até Suchitepéquez foram colocados novos carris, para permitir a passagem de locomotivas mais pesadas, e comboios de maior número de vagões.

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

Em Puerto Barrios, Morales, Zacapa e El Rancho, foram construídos enormes tanques para depósitos de petróleo, para substituir o carvão nos diversos caminhos de ferro do país.

Entre a capital e Ayutla foi estabelecido um serviço de comboios directos. Ayutla é o ponto de encontro dos caminhos de ferro nacionais com os da linha mexicana; e quando recomece o serviço de comboios sem interrupção nas linhas desse último país, desde a fronteira dos Estados Unidos haverá uma linha praticamente completa através do México e até à cidade de Guatemala.

Hespanha

A realidade das circunstâncias veio dar razão aos que desde há muito aconselhavam o estabelecimento de oficinas para a construção de locomotivas, a fim de que os respectivos caminhos de ferro não precisassem de socorrer-se da indústria estrangeira, para adquirir esses indispensáveis elementos de tracção.

Consta agora que perante a autêntica e visível falta de locomotivas, que tanto prejudica as linhas ferreas, e perante a impossibilidade de importar-as de nenhum país, as grandes companhias ferro-viárias hespanholas tratam de estabelecer um acordo para formar uma entidade que se dedique à construção das máquinas, que antes da guerra vinham da Bélgica, da Alemanha, da França e, ultimamente, dos Estados Unidos.

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

No Casino Mercantil de Barcelona teem-se celebrado várias reuniões para se tratar da crise ferro-viária, tendo sido constituído um Comité pro-ferro-carriles, formado por delegados especiais da Associação de Banqueiros, da Sociedade de Acionistas e Obracionistas de Caminhos de Ferro, e da Associação do Mercado de Bolsa, tendo esse comité por fim despertar na opinião pública do país o interesse que deve merecer-lhe o presente e o futuro dos caminhos de ferro, criando uma política ferro-viária, indispensável tanto para garantir os interesses dos possuidores de títulos, como para salvar a indústria ferro-viária, base de toda a riqueza do país.

Parece que comités análogos se constituíram em Madrid, Bilbao, Santander, Valencia, Sevilha e outras cidades da Hespanha.

A exploração das linhas pertencentes à Companhia dos Caminhos de Ferro Económicos das Asturias, no ano findo, deu resultados favoráveis, salvo nas de Oviedo e de Lloviu a Ribadesella, cujas perdas, de 6.118,97 e 19.411,39 pesetas, respectivamente, são cobertas pelos lucros gerais.

Os produtos brutos ascenderam a 2.092.520,51 pesetas, correspondendo 1.215.356,81 à pequena velocidade; 743.315,99 a passageiros; 92.083,60 à grande velocidade e 41.764,11 ao trânsito de gados, havendo sobre o ano anterior um aumento de 248.433,28 pesetas.

As despesas importaram em 1.015.792,02 pesetas, apresentando sobre as do ano precedente um excesso de 111.657,32 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 líquido real de 808.271,41 pesetas, das quais se destinaram 328.691,12 a amortisa-

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

A Companhia de Caminhos de Ferro Económicos de Valladolid a Rio Seco, fechou o último exercício com o aumento 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 ano anterior; a de grande velocidade teve o aumento de 974,08 pesetas; a de pequena velocidade o de 20.233; a de produtos eventuais o de 1.822,25 pesetas.

As despesas, comparadas com as do ano precedente, accusaram em 1916 um aumento de 32.766,14 pesetas, devido ao maior trânsito, sendo a percentagem sobre os produtos transportados de 70,35 contra 66,44 de 1915. O total das despesas foi de 268.581,74 pesetas.

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

A média kilometrica dos produtos foi de 6.719,59; a das despesas de 4.727,76 e a dos benefícios de 1.991,83 pesetas.

Desde finais de Outubro último circulam regularmente os comboios em todo o trajecto da linha ferrea eléctrica de Barcelona a San Cugat de Vallés, pois em 27 desse mês foi inaugurado o troço que faltava, a partir de Las Plamas de Valvidriera.

Achava-se terminada, portanto, a parte mais laboriosa desta linha, que unindo a cidade condal com os importantes centros fabris de Sabadell e de Tarrasa, resolverá as dificuldades actualmente existentes para atender ao crescente trânsito de mercadorias e de passageiros entre tão populosas cidades.

Italia

Acaba de constituir-se na Italia uma comissão intitulada *Comissão do Trasbalkanico Italiano*, que tem por fim efectuar a ligação dos caminhos de ferro italianos com os dos países balkânicos, mediante um serviço de *ferry-boats* através do canal de Otrante, e a construção do caminho de ferro Vulona-Monastir, que permitirá a continuidade ferro-viária entre a Italia e a Macedónia, permitindo, portanto, a mais rápida comunicação entre a Italia e Constantinopla.

Suissa

Os caminhos de ferro federais realizaram aumentos de tarifa em 1912, 1914, 1915 e 1916, como temos dito oportunamente. O preço dos bilhetes de ida e volta, depois da guerra sofreu 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 gerais receberam a sobretaxa de 10 %.

Desde 22 de Outubro, do mesmo ano, porém, um regime 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 ano corrente um deficit de mais de 90 milhões de francos, cuja amortização em 30 anos, à taxa de 4 3/4 % exigirá 5.700.000 francos por ano.

Foram, portanto, estabelecidas as sobretaxas seguintes:

Zonas	1.ª classe	2.ª classe = 3.ª classe
De 1 a 50 quilómetros...	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 gerais são igualmente submetidos a estas sobretaxas e ainda a uma taxa suplementar de 20 %.

As assignaturas ordinárias para percurso determinado, sofreram um aumento de 40 % sem prejuízo da sobretaxa cobrada nos comboios directos.

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

Os bilhetes de ida e volta foram suprimidos.

OLYMPIA

MATINEES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

FILMS SENSACIONAIS DA SEMANA

LUIZA — 4 actos por Regina Badet

Últimas exibições dos 1.º capítulos do emocionante filme:

A Seita Tenebrosa

A melhor produção dos tempos modernos



DUPLA ILLUMINAÇÃO

DA METADE DA COSTA

Pedir catalogos e orçamentos a:

BLACKMAN EXPORT C. O. L. LTD.

374, EUSTON ROAD—LONDON (N. W.)

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

COMP. PORTUGUEZA				CHEG. PART. PART. CHEG.				SUL E SUESTE				MINHO E DOURO				VALLE DO VOUGA																
Alfarelhos		Aveiro		Alfarelhos		Colmbra		Figueira		Colmbra		PART. CHEG.		Barreiro		Lisboa		PART. CHEG.		Braga		Porto		S. Espinho		S. Sardinha		Espinho				
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	10 55	6 19	12 10	7 27	3	6 23	4 8	6 15	7 35	9 20	9 30	8 15	d 6 30	7 5	6 30	7 10	8 22	10 50	4 5	6 46	5 46	9 6	4	7 31						
8 10	7 41	6 15	7 22	11 25	12 13	1 27	11 25	2 13	11 35	1 27	4 25	6 25	2 55	6 30	8 15	8 50	7 40	8 15	10 12	12 53	8 15	10 10	8 36	3 16	12 20	7 46						
10 5	11 31	8 12	9 25	4 25	1 14	12 21	12 20	3 43	10 40	12 21	12 40	4 15	10 35	9 30	10 5	10 10	12 5	11 25	12	12 18	2 11	3 47	8 16	10	11 38	7	8 46					
5 30	7 19	12 5	1 14	8 20	9 49	9 48	1 14	12 40	4 15	2 15	2 15	3 23	1 25	2	2 15	5	4 55	5 30	8 29	1 10	3 10	10 10	7 15	8 52	4 30	6 5						
12 25	1 54	10 20	11 27	6 35	7 55	7 10	8 39	Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R	8 1	4 45	2 55	11 50	6 40	7 10	5 55	6 30	5 10	9 50	3 23	8 10	12 30	1 10	10 34	10 34	12 30	10 36	—			
C. Sodré	Caxias	C. Sodré	6 20	7 19	5 55	7 11	Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	5 30	11 15	4 30	10 9	Lisboa	Setubal	Lisboa	8 15	9 48	8 25	10 5	8 22	1 31	4 26	10 10	Vianna	Valença	Vianna	POVOA DE VARZIM				
b	9 13	10 20	7 25	8 43	11 50	b 9	b 11	11 53	11 15	4 30	10 9	11 30	12 1	10 35	12	11 30	6 8	c 3	6 30	5 10	10 34	2 47	8 10	12 30	1 10	10 34	10 34	12 30	10 36	—		
b	1 10	2 17	5 10 50	11 53	5 30	6 50	12 20	1 36	Caldas	Alfarelhos	Caldas	1 10	10 55	11 40	8 23	1 25	6 8	c 3	6 30	8 15	8 15	7 27	10 1	7 50	9 50	4 5	6 46	8 39	4 45	6 18		
b	6 20	7 27	5 24	5	7 30	10 50	7 20	8 36	Porto	Aveiro	Porto	7 9	9 36	4 40	7 40	2 3	4 30	6 25	10 5	8 22	1 31	4 26	10 10	Vianna	Monção	Vianna	Porto					
b	12 30	1 37	11 20	12 36	C. Sodré	P. d'Arcos	C. Sodré	8 42	8 57	9 36	5 21	8 12	8 25	9 32	8 15	10 10	8 10	11 30	12 1	10 35	11 30	8 31	8 15	7 27	10 1	7 50	9 50	4 5	6 46	8 39	4 45	6 18
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	6	7 37	6 10	7 49	Porto	Ovar	Porto	5 30	7 14	7 58	9 43	Lisboa	Aldegallega	Lisboa	8 15	10 10	8 10	10 5	8 22	1 31	4 26	10 10	Vianna	Monção	Vianna	Porto				
b	1 50	3 25	4 11	5 40	a 5 20	5 59	8	9 26	Porto	Espinho	Porto	4 26	5 26	6	7 6	11 30	1 10	12 1	10 35	12	8 31	8 15	7 27	10 1	7 50	9 50	4 5	6 46	8 39	4 45	6 18	
a	19 20	1 54	—	12 16	1 48	Mais os de Ovar e Aveiro.	12 30	10 5	8 48	10 5	8 48	11 34	Lisboa	Aldegallega	Lisboa	8 15	10 10	8 10	10 5	8 22	1 31	4 26	10 10	Vianna	Monção	Vianna	Porto					
Lisboa-R	Sacavém	Lisboa-R	6	6 56	8 55	7 49	Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R	8 50	7	8 28	8 36	Lisboa	Evora	Lisboa	8 15	12 50	2 20	7 10	8 22	8 34	4 53	6 46	7 15	8 39	4 45	6 18	7 15	12 40	8 20	
b	9 3	9 57	8 44	9 26	1 50	2 11	10 40	11 30	Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R	8 50	10 50	5	8 35	8 15	12 50	2 20	7 10	8 22	8 34	4 53	6 46	7 15	8 39	4 45	6 18	7 15	10 31	—		
a	12 20	6 8	4 58	5 48	6 2	6 58	9 14	10 6	Entr. V. d'Alc.	Lisboa-R	Entr. V. d'Alc.	8	2 31	9 35	2 33	11 7	11 35	10 15	10 44	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Penafiel	Porto	Porto					
10 20	11 13	a 11 1	11 36	12 16	1 7	—	12 30	10 5	8 48	10 5	8 48	11 34	Lisboa	Vila Viçosa	Lisboa	8 15	1	6 15	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Marco	Porto	Povo					
Lisboa-P	B. Prata	Lisboa-P	c 7 40	7 30	c 7 30	7 33	C. Branco	Covilhã	C. Branco	8 30	10 25	8 50	9 06	Lisboa	Móra	Lisboa	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Tua	Porto	GUIMARAES				
c	5 10	5 23	c 9 23	9 30	c 5 15	6 26	c 5 40	8 30	Setil	Vendas Novas	Setil	8	1 19	4 40	9 40	8 10	12 55	8 30	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Barcos d'Alva	Porto	Trofa					
c	6 20	6 26	c 5 40	5 50	c 6 15	7 36	Entr. V. d'Alc.	Lisboa-R	Entr. V. d'Alc.	8	1 19	4 40	9 40	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	B. d'Alva	Porto	Regon							
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 25	8 50	8 10	12 55	8 30	2	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Amarante	Porto	Trofa							
b	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	11 30	1 40	8 50	8 10	12 55	8 30	2	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Beja	Porto	Regon							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	1	6 15	2	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Moura	Porto	Regon							
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Vila Real	Porto	Regon							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Tunes	Porto	NACIONAL							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Tunes	Porto	Vizceu							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Tunes	Porto	Vizceu						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Tunes	Porto	Vizceu							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Santarem	Lisboa-R	—	8 54	11 36	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2	8 22	9 34	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba							
Lisboa-R	Entr. V.	Lisboa-R	—	9 33	11 26	5 5	4 8	6 30	—	8 15	7 15	4 48	5 46	8 15	1	3 25	4 27	8 15	7 15	8 15	5 51	10 30	Porto	Portimão	Porto	St. Comba						
Lisboa-R	Setil	Lisboa-R	6	8 16	—	—	12 30	10 40	4 38	8 10	10	4 41	11 26	8 15	3 5	6 10	2															

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Companhia da Mala Real
do Pacifico

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



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

Um paquete francêz.
Agentes, Grey, Antunes & C.º P.
Druog da Ferreira, 4 1.º



New York (district)

Agents: Gray, Autunes & C^o P.
Haus de la Poste, 4, 1^{er}



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

Fayal, Flores e Corvo
Um paquete português.
Agente, Germano S. Arnau, L.
do Sodré, 84, 2º.



A sahir de Leixões

Bahia, Rio de Janeiro
e Santos

Um paquete francês.
Agente. Diogo Joaquim de Matos. Rua Nova da Alfândega, 7.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

TARIFAS

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

ETC. ETC.

AVISO AO PÚBLICO

Depósito de mercadorias nas estações e estacionamento de vagões

Devido à anormal afluencia de tráfego, a demoras na retirada de mercadorias e a immobilisação de vagões, acham-se pejados 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.º — São anuladas as concessões de armazéns consignadas nas tarifas especiais internas e combinadas com linhas portuguesas 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 armazém gratuito à chegada**, além do prazo consignado no Art.º 446.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 consignatário.

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 I3 — 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.º — Desde a mesma data, a tarifa de armazéns 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 aplicação 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 intermédio da Exploração do Porto de Lisboa.

3.º — O Caminho de Ferro reserva-se também 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 consignatários, nas condições da respectiva tarifa, ou, quando estes as não recebam, a fazê-las depositar em armazém apropriado que o Caminho de Ferro possa obter em qualquer local, ficando a cargo dos consignatários, e portanto gravando as remessas, as despesas da sua condução e depósito, segundo as tarifas respectivas.

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

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

O presente Aviso entra em vigor sob a sanção provisória das instâncias oficiais competentes.

Lisboa, 28 de Dezembro de 1916.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.697

Aviso ao Públíco

APEADEIRO DE AVANCA

1.º Aditamento ao Aviso ao Públíco 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 for a tarifa aplicada, a 6 horas contadas desde aquela em que os volumes forem depositados para expedição, ou da chegada do comboio em que foram transportados.

As disposições que precedem anulam e substituem a nota n.º 7 do Aviso ao Públíco 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 vigor as disposições da Tarifa Geral.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1917.

B. 2.700

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894
SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Aviso ao Públíco

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 desfrutar dos preços da **4.ª série da tarifa especial interna n.º 10** de pequena velocidade, correspondentes às procedências 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 aplicação 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

SÉDE : ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

AVISO AO PÚBLICO

Serviço que presta a estação de Lisboa-Rocio

2.º aditamento ao Aviso ao Público 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 ás 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 gêlo (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 as 10 horas) taras vasias 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 vasias náestas 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 creaçao destinadas a Lisboa-Rocio será dado o seguimento necessário 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 Alfarrellos 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 Público B. n.º 2557 de 30 de Dezembro de 1915.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1917.

B. 2.710

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1.857

950 exemplares

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894
SEDE: ESTAÇÃO DO ROCIO—LISBOA

Aviso ao Públíco

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 **Prasos para a entrega das notas de expedição.** — As notas de expedição relativas ao transporte de substâncias 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 substâncias 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 substâncias 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, 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 sêlo 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 visíveis para serem afixados no vagão.

7.º **Responsabilidades.** — A Companhia 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.

Fica pelo presente anulado o Aviso ao Públíco B. 2609 de 9 de Julho de 1916, continuando em vigor, em tudo o que não for contrário 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. 2.720

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 870

950 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 constituidas por mariscos ou peixe fresco, salpicado ou seco, de qualquer especie, serão aplicados sempre que, encontrando-se essas remessas em tudo o mais ao abrigo das respectivas tarifas, delas não faça parte algum volume de peso 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 2.474/2.173

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PÚBLICO

Sobretaxas - Mínimos de percepção - Comboios especiais de mercadorias

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

1.º — **Sobretaxas** — As que se acham em vigor, segundo o Aviso ao Públ. B. 2743 de 10 de Fevereiro de 1917, caducam em 30 de Abril próximo. Desde 1 de Maio próximo futuro até 30 de Abril de 1918 todas as tarifas internas e todos os participes correspondentes a esta Companhia nas tarifas combinadas ficam sujeitos à sobretaxa de 40 %, sem isenção alguma. Esta sobretaxa será cobrada por frações indivisíveis de \$01.

2.º — **Mínimo de percepção por tonelada e quilometro** : — Desde 1 de Maio próximo futuro os preços das tarifas especiais internas em vigor, ficam sujeitos ao mínimo de cobrança de transporte de \$01 por tonelada e quilometro. Este mínimo de cobrança é isento de qualquer sobretaxa.

3.º — **Comboios especiais de mercadorias por grupos de 14 vagões, mínimo** — As mercadorias são taxadas pelas tarifas aplicáveis de pequena velocidade, com sujeição ao mínimo de \$01 por tonelada e quilometro.

Pela aceleração do transporte será cobrada uma taxa suplementar de \$01 por tonelada e quilometro com sujeição ao mínimo 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 constituída por vagões provenientes de qualquer estação do itinerário 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 comboios especiais deverão os interessados dirigir-se ao Engenheiro em Chefe da Exploração, estação de Santa Apolónia, Lisboa.

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

O presente substitue e anula os Avisos ao Públ. n.º 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. 2.743 de 10 de Fevereiro de 1917.

Lisboa, 31 de Março de 1917.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.743

Exploração - Serviço do Tralego
Expediente n.º 1640/984

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PUBLICO

ADITAMENTO

Á

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

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 809

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Empreza Geral de Transportes Limitada

TARIFA DE CAMIONAGEM EM LISBOA

Em aplicação 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 imediato das suas bagagens para as estações a que se destinem, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com as instâncias 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-Posto de Desinfecção.

Neste Posto que funcionará como uma dependência 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 portuguesas combinadas e bem assim bilhetes de tarifas internacionais combinadas com linhas espanholas e francesas que sejam aplicáveis a procedências de Lisboa-Rocio. Ali se fará também 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 procedências 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 às seguintes condições:

1.º — **Passageiros** — A pedido dos passageiros a Empreza Geral de Transportes Limitada, prestar-se-ha a promover a sua condução em automóveis 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 género de transportes.

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

Por cada volume de bagagem registada, seja qual for a sua dimensão ou peso.....	530
Por cada volume de bagagem de mão.....	510

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 anunciada ao público.

§ 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 Empreza Geral de Transportes Limitada, mediante o pagamento do preço antes indicado para o transporte de volumes não facturados (510 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 respeitiva 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 Empreza 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 despezas desde a estação até á residencia dos passageiros

	1.ª zona	2.ª zona	3.ª zona
1 volume	525	530	540
2 volumes	540	550	560
3 volumes	550	560	585
Cada volume mais	507	510	515

Bagagens a expedir

O serviço de camionagem d'estes volumes será feito nas seguintes condições :

1.º — 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 Empreza Geral de Transportes Limitada, Rua da Conceição, 159 — 1.º on 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.º — 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 Portugueses, mediante despacho provisório. A senha do despacho provisório será devidamente sobreescritada e deverá ser procurada pelo passageiro no escritório 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, depósito de volumes de mão na «Consigne», de maneira a não se preocuparem mais com os serviços necessários para o seu embarque, bastando para isso fazer essa indicação no respectivo boletim-requisição. Por este serviço, seja qual for o número de bilhetes e volumes de bagagem, cobrar-se-ha apenas \$10 (dez centavos).

Todos os documentos, bilhetes, senhas de bagagem, senhas de depósito de volumes na «Consigne», serão entregues ao passageiro dentro de envelope no escritório do informador de Lisboa-Rocio onde pagará a importância do débito, 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 domicílio, o passageiro poderá utilizar o serviço previsto na presente tarifa, bastando entregar na ocasião do desembarque a senha da sua bagagem no escritório da Empresa Geral de Transportes Limitada, na sala do vestíbulo 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 prazo máximo 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, tem 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 alínea a) deste parágrafo, até às 17 horas, para serviço aos comboios da noite; até às 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 máxima 750 kilogramas...	\$60	\$90	\$80	\$120	\$140	\$170
Carroça baixa, carga máxima 1.500 kilogramas...	\$100	\$150	\$130	\$200	\$180	\$270
Carroça grande, carga máxima 2.500 kilogramas...	\$180	\$270	\$230	\$350	\$320	\$480

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 domicílio em Lisboa

Pela condução destes volumes a domicílio, nada terá o camionista a cobrar do público.

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

O serviço de camionagem no transporte destes volumes será feito o mais rapidamente possível 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 preferência sobre outras quaisquer remessas.

Nestes 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-Rocío
ou Cais dos Soldados e Cais do Sodré**

Quilogramas	1. ^a zona		2. ^a zona		3. ^a zona	
	Despachos Centrais, lojas e armazens	Andares superiores	Despachos Centrais, lojas e armazens	Andares superiores	Despachos Centrais, lojas e armazens	Andares superiores
Até 40	512	515	515	518	522	525
De 41 a 60.	514	518	518	522	525	529
» 61 » 80.	516	522	520	526	528	534
» 81 » 100	518	526	523	531	532	540
Cada 20 mais	501,4	501,6	501,8	502	502,6	502,8

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 cúbico), matérias explosivas, inflamáveis ou perigosas, garrafões cheios ou vazios, mobília engradada e mobília a granel, (esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento) : — Duplo dos preços da alínea **A**).

C) Quadros, espelhos, estatutas, moveis artísticos, instrumentos de musica, objectos de arte em geral e mobília a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até às estações de caminho de ferro. Transporte em carros próprios 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 indivisível 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 prático 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 público, nos Despachos Centrais, livros em que poderão ser feitas quaisquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão, também, ser enviadas directamente ao Engenheiro em Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação de Santa Apolónia.

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

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

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

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

2.º — A entrega nos domicílios 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 máximo de três horas, contado da hora em que lhe sejam entregues pela estação de chegada.

3.º — Ao expedidor de qualquer remessa para Lisboa que deseje que a entrega ao consignatário seja feita no domicílio 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.º — As expedições consignadas a domicilio poderão ser retiradas nas estações de caminho de ferro, quando os destinatários 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 destinatários, de expedições consignadas ás estações de Lisboa-Rocio, Cais dos Soldados ou Cais do Sodré

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

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

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

As taxas correspondentes a este serviço, isto é, pelo transporte dos domicílios ao Despacho Central mais próximo 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.º — As expedições serão entregues pelo camionista na estação de partida no prazo máximo de 24 horas, depois de recebida a requisição do expedidor.

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

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

3.º — O camionista poderá recusar-se a fazer o serviço a que se refere este capítulo 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 importância ou prestar garantia que o camionista aceite como idonea e suficiente.

CONDIÇÕES GERAIS

1.º — As expedições de grande velocidade para os Despachos Centrais de Lisboa ou consignadas directamente a domicílio nesta cidade, só serão aceitas para transporte pela estação de Lisboa-Rocio ou Cais do Sodré, segundo a procedência 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 procedência das remessas.

2.º — **Despachos de importação** — As remessas sujeitas a direitos alfandegários de importação e consignadas directamente a domicílio 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 domicílio.

3.º — **Despachos de consumo** — O camionista encarrega-se dos despachos de consumo em Lisboa das remessas que, dêles cativas, sejam consignadas a domicílio ou aos Despachos Centrais, abonando as quantias necessárias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros, sem aumento algum por este facto das importâncias seguintes, que perceberá a título de comissão por este serviço:

Expedições que não pesem mais de 200 quilogramas, por expedição.....	505
Expedições de mais de 200 quilogramas, por expedição.....	510

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

4.º — Os gastos referentes a despachos na Alfandega, a respectiva comissão e quaisquer outras despezas estranhas ao caminho de ferro e a camionagem, serão pagas pelos expedidores ou consignatários directamente ao camionista ou seus representantes.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar suficiente 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 destinatário 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.º — Os volumes selados ou fechados á chave, consignados a domicílio, só poderão sair da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização escrita do destinatário para desselagem ou arrombamento, salvo se os próprios destinatários quizerem presencear o despacho prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatários 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.º — Quaisquer demoras devidas a embarracos 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 forma alguma na contagem dos prazos de transporte e entrega, marcados pela presente tarifa.

7.º — Pelas consequências da pouca clareza, exactidão ou precisão que haja da parte dos expedidores na indicação dos nomes e moradas dos destinatários, 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 consignatário (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 consignatário.*

8.º — Os volumes que pelo seu peso ou dimensões não possam ser carregados por um homem, serão entregues ou recebidos nos domicílios, 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.º — Quando, por motivos alheios á responsabilidade do camionista, as carroças ou os portadores forem demorados mais de 30 minutos á porta dos domicílios, acrescerá ás taxas desta tarifa um suplemento na razão de 50 por fracção indivisível 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 40 dias á ordem dos consignatários, mas cativas do pagamento de todos os débitos que as gravem, dos quais farão parte: o suplemento pela presente condição estipulado, uma nova taxa de camionagem igual á da condução a domicílio e os direitos de armazenagem cuja cobrança corresponder.

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

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

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

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

A presente anula e substitue a tarifa de camionagem em Lisboa em aplicação desde 10 de Março de 1913, mantendo-se contudo em vigór para os efeitos de aplicação 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 aplicável 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 enquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer em transito quer estacionada.

Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados 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 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

AVISO AO PUBLICO

Restrições no serviço que prestam algumas estações e apeadeiros desta Companhia

3.º Aditamento ao Aviso ao Pùblico B. 2.557 de 30 de Dezembro de 1915

Em consequencia de ter sido licenceado, por motivo de serviço militar, um grande numero dos seus agentes, esta Companhia vê-se forçada a restringir o serviço que, segundo o Aviso ao Publico B. 2557 de 30 de Dezembro de 1915 e seus aditamentos, é prestado por algumas das suas estações e apeadeiros.

A seguir se indicam essas estações e apeadeiros e o serviço que ficam prestando a partir de 10 de Junho de 1917:

Estações e apeadeiros	Serviço que prestam									
	Serviço de passageiros					Venda limitada de bilhetes (a)				
Alcaide										
Almalaguez	x	x	x	x	x	x	x	x	x	(a)
Alverca	x	x	x							
Avanca	x	x	x							
Barquinha	x	x	x	x	x					
Benespéra	x	x	x	x	x					
Bom Successo	x	x	x	x	x					
Cacia	x	x	x	x	x					
Cae Agua	x	x	x	x	x					
Careavellos	x	x	x							
Carvalhosas	x	x	x							
Caxias	x	x	x							
Cella	x	x	x							
Cruz Quebrada	x	x	x							
Cunheira	x	x	x							
Dásfundo	x	x	x							
Formoselha	x	x	x							
General Torres	x	x	x							
Junqueira	x	x	x	x	x					
Lamarosa	x	x	x	x	x					
Lares	x	x	x	x	x					
Mouriscas	x	x	x	x	x					
Olivaes	x	x	x							
Padrão	x	x	x							
Santo Aleixo	x	x	x	x	x					
Santo Amaro	x	x	x	x	x					
Santos	x	x	x	x	x					
Trémoa	x	x	x	x	x					
Valle de Prazeres	x	x	x							
Villa Nova d'Anços	x	x	x							

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

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 acréscimo da sobretaxa correspondente a falta de bilhete.

Lisboa, 26 de Maio de 1917

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.769

AVISO AO PÚBLICO

Restrições no serviço que prestam algumas estações e apeadeiros desta Companhia

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

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

Estações e apeadeiros	Serviço que prestam
Alcainde	Serviço de passageiros e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
Almalaguez	sem bagagem
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)
Barquinha	sem bagagem
Benespéra	e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
Cae Água	e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
Garcavellos	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)
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)
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)
Dafundo	e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
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)
General Torres	sem bagagem
Lares	sem bagagem
Mouriscas	e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
Olivaea	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)
Santo Aleixo	sem bagagem
Santo Amaro	e bagagens (ficando a cargo do público a carga dos volumes expedidos e a descarga dos volumes chegados)
Santos	sem bagagem
Trémoa	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)
Villa Nova d'Anços	sem bagagem

Venda limitada de bilhetes (a)
Não vende bilhetes

Venda limitada de bilhetes (a)
Não vende bilhetes

Venda limitada de bilhetes (a)

(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) **Pode 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 à partida.

N. B.—Os passageiros que embarcarem sem bilhete por estar fechada a bilheteira da estação ou apeadeiro donde partirem, pagaráo em transito, ao revisor do comboio, o custo da sua passagem sem acréscimo 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 4.857

950 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 desloquem para ir tomar parte em trabalhos agrícolas, de pesca ou quaisquer outros da sua especialidade ou dêles regressem á 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 contratado os trabalhadores. As Administrações não se dispensarão de usar dêste 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 realizarem serviços especiais não serão vendidos bilhetes desta tarifa para as estações ou apeadeiros que sirvam as localidades onde se realizem 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

950 exemplares

Aviso ao Público

Sendo a Companhia, por motivos de notoria força maior, obrigada a substituir o carvão pela lenha, como combustível nas suas máquinas, e sendo impossível 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 forma geral e imediata, toda a responsabilidade pelas consequências de incêndios sobre mercadorias entregues à 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 4152

950 exemplares

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

AVISO AO PÚBLICO

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 constituidas 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 anunciam, serão aplicadas excepcionalmente às remessas de **Azeitona, Batata e Castanha, destinadas a entrega nos mercados ou nos domicílios**, 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 contrário 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

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 1857/946

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

T A R I F A S

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

ETC. ETC.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º I — 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), biciclos 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 Aldegalga 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	2.ª série	3.ª série	Quilómetros	1.ª série	2.ª série	3.ª série
	— Escudos	— Escudos	— Escudos		— Escudos	— Escudos	— 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\$10	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 ler 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 fórmula 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 ofício, 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 áquela por que forem transportados os passageiros que dêsde a origem seguirem no mesmo comboio.

6.^a — Aos transportes de gêlo, por expedições de peso mínimo de 5:000 quilogramas ou pagando como tal, serão aplicados os preços do § 1.^a 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.^a, 3.^a e 4.^a

1.^a — Os §§ 2.^a e 3.^a e os preços especiais desta tarifa só serão aplicados a remessas expedidas em portes 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 portes 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 dum 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 compe, 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 PÚBLICO

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 for 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 serviços e corretores de hoteis, 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 serviços ou dos proprietarios de hoteis, 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.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

B n.º 449

Exp. n.º 1:375



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

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.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B n.^o 453

Exp. n.^o 1:401



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 alínea 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 PÚBLICO

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

I.^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 alínea 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 PÚBLICO

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 PÚBLICO

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, cairo, 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

Percorso mínimo: — 60 quilómetros ou pagando como tal.

3.^a série

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

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.

B n.^o 459

Exp. n.^o 1:410



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PÚBLICO

10.º 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 alínea 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 PÚBLICO

7.º ADITAMENTO Á 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	Número das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga máxima dos vagões completos Tonneadas	Designação das mercadorias	Classe da tarifa geral	Número das tarifas especiais internas aplicáveis	Carga máxima dos vagões completos Tonneadas
Para eliminar				Para incluir			
Cascões (minérios) não designados	IV	8	—	Amianto (minério de)	IV	8	—
Minérios não designados ..	IV	8	—	Casca 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 PÚBLICO

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 — 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 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 sêlo 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 Púlico 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 II 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 for aplicável 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 enquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer em trânsito quer estacionada.

Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados 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 PÚBLICO

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 fracção 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-seão 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-Diretor

Arthur Mendes.

B. n.º 486

Exp. n.º 1364



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO 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

Espero, 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 detalhe	Quilogramas	Remessas de vagão completo				Remessas de detalhe	Quilogramas	Remessas de vagão completo
A											
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo.....	1	2. ^a	100	—		Atum em conserva	4	—	500	—	
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto.....	1	2. ^a	100	—		» salmoura.....	4	—	500	—	
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada ..	1	2. ^a	100	—		» salgado.....	4	—	500	—	
Aivecas.....	2	4. ^a	500	—		» seco	4	—	500	—	
Alambiques.....	3	3. ^a	500	—							
Alavancas.....	3	3. ^a	500	—							
Alcofas (<i>novas</i>)	8	2. ^a	100	6		Barbantes de estopa, juta ou lino.....	1	2. ^a	100	—	
Alfa (<i>esparto</i>) com preparo	8	2. ^a	100	6		Bigornas.....	3	3. ^a	500	—	
» » em bruto.....	8	2. ^a	100	6		Bitas (<i>ferramentas</i>).....	3	3. ^a	500	—	
» » em obra não designada	8	2. ^a	100	6		Bobines (<i>peças de tear</i>)	3	3. ^a	500	—	
Alfaias agrícolas não designadas	2	4. ^a	500	—		Bombas para elevar líquidos não designadas	3	3. ^a	500	—	
Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	8	2. ^a	100	6		Brocas.....	3	3. ^a	500	—	
» » em bruto.....	8	2. ^a	100	6							
» (<i>pita</i>) em obra não designada	8	2. ^a	100	6							
Alviões.....	2	4. ^a	500	—							
Anchovas em conserva	4	—	500	—							
Ancinhos	2	4. ^a	500	—							
Aparelhos de distilação.....	3	3. ^a	500	—		Cairo com preparo	8	2. ^a	100	6	
» agrícolas não designados.....	2	4. ^a	500	—		» em bruto	8	2. ^a	100	6	
Arados	2	4. ^a	500	—		» em obra não designada..	8	2. ^a	100	6	
						Caldeiras desmontadas	5	1. ^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		
			Ramais de detalhe	Quilogramas	Bemessas de vagon completo				Ramais de detalhe	Quilogramas	Bemessas de vagon completo
Caminheiras (2).....	—	1. ^a	—	—	—	Destiladores (<i>alambiques</i>).....	3	3. ^a	500	—	—
Canhamaço	1	2. ^a	100	—	—	Dinamos (<i>geradores de electricidade</i>)	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		E					
» de pita	8	2. ^a	100	6		Enfardadeiras.....	6	1. ^a	500	—	—
Cardas para cardar	3	3. ^a	500	—		Enxadas	2	4. ^a	500	—	—
Cavala (<i>sarda</i>) excepto, fresca ou salpicada.....	4	—	500	—		Escovas metálicas de tear	3	3. ^a	500	—	—
Ceifeiras armadas ou desarmadas.....	6	1. ^a	500	—		Esparto com preparo	8	2. ^o	100	6	
Ceiras de esparto, palma ou pita (<i>novas</i>)	8	2. ^a	100	6		» em bruto	8	2. ^a	100	6	
Ceirões	8	2. ^a	100	6		» em obra não designada	8	2. ^a	100	6	
Charruas.....	2	4. ^a	500	—		Esteiras de cairo	8	2. ^a	100	6	
Chaves (<i>ferramenta</i>)	3	3. ^a	500	—		» esparto	8	2. ^a	100	6	
Cherva com preparo	1	2. ^a	100	—		» palma	8	2. ^a	100	6	
» em bruto	1	2. ^a	100	—		» pita	8	2. ^a	100	6	
» em obra não designada	1	2. ^a	100	—		Estôpa com preparo	1	2. ^a	100	—	
Chumaceiras	3	3. ^a	500	—		» em bruto	1	2. ^a	100	—	
Cilindros de impressão	3	3. ^a	500	—		» em obra não designada	1	2. ^a	100	—	
Colheres para sondagem	3	3. ^a	500	—		F					
Cordel de estôpa, juta ou linho	1	2. ^a	100	—		Facas mecanicas	3	3. ^a	500	—	—
Crivos	2	4. ^a	500	—		Ferramentas não designadas	3	3. ^a	500	—	—
» laminadores	3	3. ^a	500	—		Fios de estôpa, 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 (*)	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						
			Remessa de tabule Quilogramas	Remessa de vazio completo Toneladas				Remessa de tabule Quilogramas	Remessa de vazio completo Toneladas					
N														
Navalhas mecanicas	3	3. ^a	500	—	Pita com preparo	8	2. ^a	100	6					
					» em bruto	8	2. ^a	100	6					
					» em obra não designada ..	8	2. ^a	100	6					
					Podões	2	4. ^a	500	—					
					Prensas para usos agricolas...	2	4. ^a	500	—					
					» » » industriais									
					(excepto as de copiar, litográficas e tipográficas)	3	3. ^a	500	—					
O														
Obra de vassoureiro de esparto ou palma	8	2. ^a	100	6										
P														
Palma em bruto	8	2. ^a	100	6	Rebolas montados	3	3. ^a	500	—					
» » obra não designada ..	8	2. ^a	100	6	Regadores	3	3. ^a	500	—					
Pás de aço	3	3. ^a	500	—	Rélicas (para arados ou charruas) ..	2	4. ^a	500	—					
» » ferro	3	3. ^a	500	—	Respigadores	6	1. ^a	500	—					
» » madeira	3	3. ^a	500	—	Roçadoiras (foices)	2	4. ^a	500	—					
Peças de máquinas não designadas (excepto as de calcular, costura, escrever, fotografia e relojoaria)	7	1. ^a	500	—										
Pedra de afiar montada	3	3. ^a	500	—										
» » amolar montada	3	3. ^a	500	—										
Peixe em conserva	4	—	500	—	R									
» » salmoura	4	—	500	—	Rebolas montados	3	3. ^a	500	—					
» » prensado	4	—	500	—	Regadores	3	3. ^a	500	—					
» » salgado	4	—	500	—	Rélicas (para arados ou charruas) ..	2	4. ^a	500	—					
» » seco	4	—	500	—	Respigadores	6	1. ^a	500	—					
Pentes (peças de tear)	3	3. ^a	500	—	Roçadoiras (foices)	2	4. ^a	500	—					
Pertences de máquinas agrícolas não designadas	2	4. ^a	500	—										
Pertences de máquinas não designadas (excepto as de calcular, costura, escrever, fotografia e relojoaria)	7	1. ^a	500	—										
Picaretas	3	3. ^a	500	—	S									
					Sachos ou sacholas	2	4. ^a	500	—					
					Sarda (cavala) excepto fresca ou salpicada	4	—	500	—					
					Sardinhas em latas encaixotadas	4	—	500	—					
					» prensadas	4	—	500	—					
					» salgadas	4	—	500	—					
					Sedeiros	3	3. ^a	500	—					
					Segas (para charruas)	2	4. ^a	500	—					
					Segadores (gadanhas)	2	4. ^a	500	—					
					Semeadoras montadas ou não sobre rodas	6	1. ^a	500	—					

⁽⁴⁾ Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, com tudo 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 I

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

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 Setúbal ou vice-versa:

Por tonelada Tabela n.º 21

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.º — 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.º—As remessas de peixe em conserva ao abrigo desta tarifa, gozam de 5 dias de armazenamento gratuito 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.º — 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 excede 6^m,5, serão taxadas pelos preços da 1.^a série aumentados com as seguintes sobretaxas:

10 % para os pesos indivisíveis de 3:000 até 10:000 quilogramas
 30 % " " " " " 10:000 " 15:000 "

As massas indivisiveis de comprimento superior a 6^m,5 até o maximo 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 em pagando como tal:

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.º — A carga e descarga dos vagões, dos volumes indivisíveis de 3:000 quilogramas ou mais, incumbe 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 vigôr, salvo se não disporer 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 vigôr 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

DIRECCÃO 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							
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo.....	1	3. ^a	—	Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	1	3. ^a	6
(<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto.....	1	3. ^a	—	» » em bruto.....	1	3. ^a	6
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada ..	1	3. ^a	—	» (<i>pita</i>) em obra não designada.....	1	3. ^a	6
Aboboras.....	14	3. ^a	—	Amarras de arame.....	5	2. ^a	—
Adubos agrícolas não designados, acondicionados.....	17	4. ^a	—	Ameixas frescas.....	14	3. ^a	—
Adubos agrícolas não designados, a granel.....	17	4. ^a	—	» » » passadas.....	2	2. ^a	—
Aguardente em barris simples.....	3	2. ^a	7	Amendoa comum (<i>miolo de</i>) ...	2	1. ^a	—
Aguardente em vasilhame simples de madeira, não designado.....	3	2. ^a	7	» » » sem preparação.....	2	2. ^a	—
Alcachofras.....	14	3. ^a	—	Amendoim.....	2	2. ^a	—
Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>).....	4	3. ^a	—	Anchovas em conserva.....	6	1. ^a	—
Alcool comum em vasilhame simples de madeira.....	3	2. ^a	7	Ancoras.....	5	2. ^a	—
Alfa (<i>esparto</i>) com preparo	1	3. ^a	6	Ancorotes	5	2. ^a	—
» » em bruto	1	3. ^a	6	Aparas de cortiça acondicionadas.....	7	3. ^a	5
» » em obra não designada	1	3. ^a	6	» » » a granel (²)	7	3. ^a	5
Alfarroba acondicionada	2	3. ^a	8	Arroz.....	8	3. ^a	—
» » a granel (²).....	2	3. ^a	8	Atum em conserva.....	6	1. ^a	—
				» » » salmoura.....	6	1. ^a	—
				» » » salgado.....	6	1. ^a	—
				» » » séco	6	1. ^a	—
				Aveia.....	8	3. ^a	—
				Azeite de oliveira (<i>excepto em 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
B				Chaves (<i>ferramenta</i>)	13	2. ^a	—
Barbantes de estopa, juta ou linho.....	1	3. ^a	—	Cherva (<i>canhamo, linho</i>) com preparo.....	1	3. ^a	—
Barrotes (²)	9	2. ^a	—	» (<i>canhamo, linho</i>) em bruto	1	3. ^a	—
Batata doce	14	2. ^a	9	» (<i>canhamo, linho</i>) em obra			
Batatas.....	—	3. ^a	9	não designada	1	3. ^a	—
Borras de vinho	—	3. ^a	—	Chicharo.....	8	3. ^a	—
Brita (<i>pedra britada</i>) (²)	—	4. ^a	—	Chumbo em bruto.....	13	2. ^a	—
Brogau	—	4. ^a	—	» laminado.....	13	2. ^a	—
C				Cimento	11	3. ^a	—
Cabecinha	10	3. ^a	—	Coaltar (<i>aleatrão mineral</i>)	—	3. ^a	—
Cabos metálicos.....	5	2. ^a	—	Coque acondicionado	12	3. ^a	8
Cairo com preparo	1	3. ^a	6	» a granel (²).....	12	3. ^a	8
» » » em bruto ..	1	3. ^a	6	Cordel de estopa, juta ou linho	1	3. ^a	—
» » em obra não designada..	1	3. ^a	6	Cortiça em prancha	—	1. ^a	—
Cal comum acondicionada.....	11	3. ^a	—	D			
» » a granel (²).....	11	3. ^a	—	Desperdícios de cortiça acondicionados.....	7	3. ^a	5
Calça (²).....	—	4. ^a	—	» de cortiça a granel (²).....	7	3. ^a	5
Canhamaço.....	1	3. ^a	—	» de estopa, juta ou linho.....	1	3. ^a	—
Canhamo com preparo.....	1	3. ^a	—				
» em bruto.....	1	3. ^a	—				
» em obra não designada.....	1	3. ^a	—				
Carvão de coque acondicionado	12	3. ^a	8				
» » » a granel (²) ..	12	3. ^a	8				
Cavala (<i>sarda</i>) excepto fresca ou salpicada.....	6	1. ^a	—				
Cebolas alimentícias (<i>hortaliça</i>)	14	3. ^a	—	E			
Ceiras ou ceirões.....	1	3. ^a	6	Ervilhas secas.....	8	3. ^a	—
Cenouras.....	14	3. ^a	—	» verdes.....	14	3. ^a	—
Centeio.....	8	3. ^a	—	Esparto com preparo	1	3. ^a	6
Cepa para queimar (²).....	—	4. ^a	—	» em bruto	1	3. ^a	6
Cevada	8	3. ^a	—	» em obra não designada	1	3. ^a	6

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	—				
» laminado.....	13	2. ^a	—				
Esterco (2).....	—	4. ^a	5	G			
Estopa com preparo.....	1	3. ^a	—	Geropiga em vasilhame simples de madeira ou ôdres.....	16	3. ^a	8
» em bruto.....	1	3. ^a	—	Ginjas frescas.....	14	3. ^a	—
» em obra não designada	1	3. ^a	—	» passadas.....	2	2. ^a	—
Estrumes (2).....	—	4. ^a	5	Golpelhas novas.....	1	3. ^a	6
				Grão de bico.....	8	3. ^a	—
				Grossaria em peça.....	1	3. ^a	—
				Guano acondicionado.....	17	4. ^a	—
				» a granel (2).....	17	4. ^a	—
F							
Farelos.....	10	3. ^a	—				
Farinha de arroz, centeio, cevada, fava, milho e trigo em barricas ou sacaria ordinaria...	10	3. ^a	—				
» tremoços (<i>adubo</i>)...	—	4. ^a	—				
Farinhas para alimentação de gado.....	10	3. ^a	—				
Fateixas.....	5	2. ^a	—				
Fava seca.....	8	3. ^a	—	H			
» verde.....	14	3. ^a	—	Hortaliças não designadas.....	14	3. ^a	—
Feculas não desiguadas.....	10	3. ^a	—				
Feijão seco.....	8	3. ^a	—				
» verde.....	14	3. ^a	—				
Figos secos.....	2	2. ^a	—	J			
» verdes.....	14	3. ^a	—	Juta com preparo.....	1	3. ^a	—
Fios de estopa, juta, linho ou pita.....	1	3. ^a	—	» em bruto.....	1	3. ^a	—
Fólha de flandres em bruto.....	—	3. ^a	—	» em obra não designada...	1	3. ^a	—
» » » preparada para caixas.....	13	2. ^a	—				
Fosfo-gnano (2).....	17	4. ^a	—				
Frutas frescas (<i>excepto as colo-niais</i>).....	14	3. ^a	—	L			
» passadas (<i>secas</i>) não designadas	2	2. ^a	—	Laranjas frescas.....	14	3. ^a	—
				Latas vasias para conserva....	13	2. ^a	—
				Legumes frescos.....	14	3. ^a	—
				» secos.....	8	3. ^a	—
				Limões frescos.....	14	3. ^a	—
				Limpadura de cereais.....	8	3. ^a	—
				Linho com preparo.....	1	3. ^a	—
				» em bruto.....	1	3. ^a	—
				» em obra não designada..	1	3. ^a	—
				Lixo comum (2).....	—	4. ^a	5
				Lona em peça.....	1	3. ^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				P			
Maçãs frescas.....	14	3. ^a	—	Peixe prensado	6	1. ^a	—
Madeira ordinaria de construção, desbastada, em bruto ou ser- rada (³)	9	2. ^a	—	» salgado <i>não designado</i>	6	1. ^a	—
Malaguetas frescas	14	3. ^a	—	» seco <i>não designado</i>	6	1. ^a	—
» passadas.....	2	2. ^a	—	Peras frescas	14	3. ^a	—
Marmelos frescos.....	14	3. ^a	—	» passadas.....	2	2. ^a	—
Melancias	14	3. ^a	—	Peros frescos	14	3. ^a	—
Melões.....	14	3. ^a	—	» passados	2	2. ^a	—
Milho.....	8	3. ^a	—	Pimentos frescos.....	14	3. ^a	—
N				» secos	2	2. ^a	—
Nozes do país.....	2	2. ^a	—	Pinhões.....	2	2. ^a	—
O				» <i>(miolo de)</i>	2	1. ^a	—
Obra de vassoureiro de esparto ou palma.....	1	3. ^a	6	Pita com preparo	1	3. ^a	6
P				» em bruto	1	3. ^a	6
Palma em bruto	1	3. ^a	6	» <i>em obra não designada</i>	1	3. ^a	6
» <i>obra não designada</i>	1	3. ^a	6	Pixe mineral (coaltar)	—	3. ^a	—
Passas de fruta <i>não designadas</i>	2	2. ^a	—	Poudrete (guano) (²)	17	4. ^a	—
Pedra britada (brita) (²)	—	4. ^a	—	R			
» de amolar desmontada..	18	4. ^a	—	Rebolas desmontados	18	4. ^a	—
» para cal (²).....	—	4. ^a	—	Redes de pesca inutilizadas...	5	2. ^a	—
» <i>não designada</i> com apa- relho simples	19	4. ^a	—	Resíduos de moagem de cereais	10	3. ^a	—
» <i>não designada</i> desbastada	19	4. ^a	—	Rolão	10	3. ^a	—
» <i>não designada</i> em bruto (²)	—	4. ^a	—	S			
Peixe em conserva	6	1. ^a	—	Sabão mole	—	1. ^a	—
» <i>»</i> salmonura.....	6	1. ^a	—	» ordinário em barras....	—	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	—

⁽¹⁾ Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, com tudo de ser aplicado o preço correspondente à designação principal quando seja claramente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham conforme os casos.

(2) S/ cargo das peças desta tarifa, quando transportada por vagão completo ou pagando como tal.

⁽³⁾ A designação — madeira ordinária de construção — compreende: casquinha, pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, amoreira, amieiro, azinheiro, carvalho, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalipto, faia, freixo, nogueira, oliveira, plátano, salgueiro, sobre, zambujo e outras madeiras comuns do país.

PREÇOS DE APLICAÇÃO GERAL

Por expedições do mínimo de 100 quilogramas e vagão completo ou pagando como tal
POR TONELADA

QUILÓMETROS	1.ª SÉRIE				2.ª SÉRIE				3.ª SÉRIE				4.ª SÉRIE				QUILÓMETROS				1.ª SÉRIE				2.ª SÉRIE				3.ª SÉRIE				4.ª SÉRIE			
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo						
até 10.....	\$20	\$18	\$14	\$13	\$10	\$09	\$08	\$08	86 a 90.....	1\$56	1\$41	1\$10	\$99	\$82	\$74	\$64	\$58																			
11 a 15.....	\$30	\$27	\$21	\$19	\$15	\$14	\$12	\$11	91 » 95.....	1\$63	1\$47	1\$15	1\$04	\$86	\$78	\$67	\$61																			
16 » 20.....	\$40	\$36	\$28	\$26	\$20	\$18	\$16	\$15	96 » 100.....	1\$70	1\$53	1\$20	1\$08	\$90	\$81	\$70	\$63																			
21 » 25.....	\$50	\$45	\$35	\$32	\$25	\$23	\$20	\$18	101 » 105...	1\$77	1\$60	1\$25	1\$13	\$94	\$85	\$73	\$66																			
26 » 30.....	\$60	\$54	\$42	\$38	\$30	\$27	\$24	\$22	106 » 110...	1\$84	1\$66	1\$30	1\$17	\$98	\$89	\$76	\$69																			
31 » 35.....	\$70	\$63	\$49	\$45	\$35	\$32	\$28	\$26	111 » 115...	1\$91	1\$72	1\$35	1\$22	1\$02	\$92	\$79	\$72																			
36 » 40.....	\$80	\$72	\$56	\$51	\$40	\$36	\$32	\$29	116 » 120...	1\$98	1\$79	1\$40	1\$26	1\$06	\$96	\$82	\$74																			
41 » 45.....	\$90	\$81	\$63	\$57	\$45	\$41	\$36	\$33	121 » 125...	2\$05	1\$85	1\$45	1\$31	1\$10	\$99	\$85	\$77																			
46 » 50.....	1\$00	\$90	\$70	\$68	\$50	\$45	\$40	\$36	126 » 130...	2\$12	1\$91	1\$50	1\$35	1\$14	1\$03	\$88	\$80																			
51 » 55.....	1\$07	\$97	\$75	\$68	\$54	\$49	\$43	\$39	131 » 135...	2\$19	1\$98	1\$55	1\$40	1\$18	1\$07	\$91	\$82																			
56 » 60.....	1\$14	1\$03	\$80	\$72	\$58	\$53	\$46	\$42	136 » 140...	2\$26	2\$04	1\$60	1\$44	1\$22	1\$10	\$94	\$85																			
61 » 65.....	1\$21	1\$09	\$85	\$77	\$62	\$56	\$49	\$45	141 » 145...	2\$33	2\$10	1\$65	1\$49	1\$26	1\$14	\$97	\$88																			
66 » 70.....	1\$28	1\$16	\$90	\$81	\$66	\$60	\$52	\$47	146 » 150...	2\$40	2\$16	1\$70	1\$53	1\$30	1\$17	1\$00	\$90																			
71 » 75.....	1\$35	1\$22	\$95	\$86	\$70	\$63	\$55	\$50	151 » 155...	2\$47	2\$23	1\$75	1\$58	1\$34	1\$21	1\$03	\$93																			
76 » 80.....	1\$42	1\$28	1\$00	\$90	\$74	\$67	\$58	\$53	156 » 160...	2\$54	2\$29	1\$80	1\$62	1\$38	1\$25	1\$06	\$96																			
81 » 85.....	1\$49	1\$35	1\$05	\$95	\$78	\$71	\$61	\$55																												

Condições particulares

1.ª — As expedições de vagão completo ou pagando como tal, destinadas ou procedentes da estação de Vila Rial, que gosem dos preços desta tarifa e que utilizem a ponte fluvial para embarque ou desembarque, ficam isentas «dos direitos de embarque ou desembarque e de evoluções e manobras na ponte», cobrando-se apenas a taxa que lhes corresponder, pela carga ou descarga dos vagões e uso da ponte.

2.ª — Para as remessas de vagão completo ou pagando como tal, de **adubos, cal, cortiças, madeiras e sal**, a que sejam aplicados os preços desta tarifa, a Administração só se obriga a fornecer vagões descobertos. Os expedidores poderão, porém, resguardar as suas mercadorias com encaixados seus ou alugados, nas condições do art. 9.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

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

4.ª — As remessas constituídas no todo, ou em parte, por peças de madeira de comprimento superior a 6^m,5 serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam, com sujeição, porém, aos seguintes mínimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas para os objectos de mais de 6^m,5 até 13^m.

12 » » » » » » » 13^m » 19^m,5.

A presente tarifa anula e substitui para todos os efeitos a tarifa especial interna n.º 17 de p. v. em vigor desde 1 de Janeiro de 1910, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 15 de Junho de 1917.

Trafego

Exp. n.º 1:415

O Engenheiro Director

Arthur Mendes



AVISO AO PÚBLICO

2.º 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.

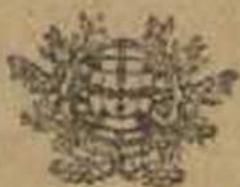
Lisboa, 18 de Julho de 1917.

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 alínea B e, bem assim, o preço especial da alínea 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 42 de Outubro de 1917)

A partir de 15 de Novembro de 1917, as mer-
cadorias classificadas na 2.^a série desta tarifa, a
que se aplica a tabela 15-A, passam a ser taxa-
das pelos preços da tabela 10-A.

Lisboa, 8 de Outubro de 1917.

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.

B. n.^o 508

Exp. n.^o 1:418

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 aplica 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 aplicado 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 aplicação de taxas superiores às que a tarifa estipula para a mercadoria especial.

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
A			Acido azótico (<i>nitrico, agua forte</i>)*.....	III	4
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo.....	I	10 15	» bórico.....	I	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto.....	II	10 15	» carbólico (<i>fénico</i>).....	I	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada ..	I	10 15	» carbónico comprimido...	—	4
Abanos	II	— —	» clorídrico (<i>muriático</i>)* ...	III	4
Abat-jours	I	— —	» esteárico	I	—
Abelhas.....	I	— —	» fénico (<i>carbólico</i>).....	I	—
Aboboras.....	I	9 15	» gordo branco de palma..	I	—
Absinto (<i>em folhas, troncos ou em pó</i>).....	I	— —	» muriático (<i>clorídrico</i>)*...	III	4
Açafates	I	— —	» nítrico (<i>azótico, agua forte</i>)*.....	III	4
Açafrão.....	I	— —	» oleico	I	9
Acajú (<i>mogno</i>) aparelhado	I	— —	» oxálico	I	—
» » em bruto.....	I	— —	» palmitico	I	—
» ? » fólias	I	— —	» pírico.....	—	4
Acandalhas (<i>fosforos</i>)	—	4 —	» pirolenhoso	I	—
Acessórios de fixação de carris (<i>pequeno material de via ferrea</i>)	II	8 —	» sulfo-nítrico	—	4
Acessórios de fixação de linhas telegraficas ou telefónicas...	I	8 —	» sulfúrico (<i>vitriolo</i>)*.....	III	4
Acessórios de via ferrea (<i>material fixo de via</i>).....	II	8 —	» sulfuroso anidro liquifeito	—	4
Acetato de alumina.....	I	— —	» tártrico.....	I	—
» » cal	I	— —	Aço bronzeado.....	I	—
» » chumbo (<i>açucar de Saturno</i>).....	I	— —	» esmaltado.....	I	—
» » cobre.....	I	— —	» galvanizado, acobreado, ni-		
» » ferro	I	— —	quelado, prateado, dou- rado.....	I	—
» » potassio	I	— —	» coberto com <u>qualquer me-</u> <u>tal não designado</u>	I	—
» » sodio.....	I	— —	» em bruto, <u>batido, coado,</u> <u>forjado, fundido ou la-</u> <u>minado</u>	IV	8
Acetilene comprimido.....	—	4 —	» em laminas para esparti- lhos (<i>ou vestidos</i>).....	I	—
Acetona.....	I	— —	» polido	I	—
Achas de madeira (<i>para queimar</i>)	IV	3 —	» torneado	I	—
Acido acetico.....	I	— —	» <u>em obra não designada (or-</u> <u>dinária)</u>	II	8
» arsenioso (<i>arsénico branco</i>)	I	— —	» velho (<i>sucata</i>).....	IV	8
			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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Açucar de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>).....	I	—	Aqua-pé em vasilhame duplo de madeira em quaisquer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes.....	II	2
» queimado.....	I	—	Aqua potavel comum (<i>doce</i>)....	IV	8
Acumuladores de electricidade.	I	—	Aqua-raz comum.....	I	—
» » gaz.....	II	1	» refinada (<i>medicinal</i>) ..	I	—
Adornos de barro (<i>material de construção</i>)....	I	8	Aqua régia *.....	III	4
» » cimento (<i>material de construção</i>)....	I	8	» salgada (<i>do mar</i>).....	IV	8
» » gesso (<i>material de construção</i>)....	I	8	Aguas amoniacais.....	IV	8
» metálicos (<i>material de construção</i>)....	I	8	» aromatizadas.....	I	—
Adubos agrícolas <u>não designados</u> , acondicionados.....	IV	8	» gazosas.....	II	2
Adubos agrícolas <u>não designados</u> , a granel.....	IV	8	» minerais.....	II	2
Aduelas.....	II	3	Aguardente em barris simples.	III	2
Aglomerados de carvão (<i>para usos não designados</i>).....	I	—	Aguardente em vasilhame simples de madeira, não designado.....	III	2
Aglomerados de carvão de pedra (<i>para combustível</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 combustível (<i>bolas</i>)....	II	13	Agulhas para via ferrea.....	II	8
Aglomerados de coque (<i>para combustível</i>).....	IV	8	» <i>não designadas</i>	I	—
Aglomerados de cimento <u>não designados</u>	II	8	Aivecas (<i>instrumentos agrícolas</i>).	II	10
Aglomerados de escorias <u>não designados</u>	II	8	Alabastrina (<i>alabastro artifical</i>).....	I	—
Aqua celeste (<i>para tratamento de plantas</i>).....	II	9	Alabastro desbastado.....	IV	8
» distilada	I	—	» em bruto.....	IV	8
» forte (<i>ácido nítrico ou azótico</i>)*.....	III	4	» em pó.....	I	—
Aqua-pé em barris simples ou em ôdres.....	IV	2	» polido	I	—
Aqua-pé em vasilhame simples de madeira, não designado..	IV	2	» serrado.....	IV	8
			» <u>em obra não designada</u>	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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Alcaçuz preparado (<i>pasta, pastilhas, pós e extractos</i>)	I	—	Alicates.....	II	—
» sem preparo.....	I	—	Alizari.....	I	—
Alcali volatil (<i>carbonato de amônia</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>oficial, resina de</i>).....	I	—
Alcool comum	III	2 15	» (<i>pita</i>) <u>em obra não designada</u>	I	10 15
» desnaturalado	III	2 —	Alpercatas (<i>alparcas</i>)	I	—
» metílico.....	III	2 —	Alpiste.....	II	—
Alcooes <u>não designados</u>	I	—	Altea	I	—
Aldrabas.....	I	—	Alteres (<i>pêssos para ginástica</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	Aluminio em bruto.....	I	—
Alfaias agrícolas <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
Algás 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</u> <u>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 amarega</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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
Amendoa torrada.....	I	—	Aparas de cortiça acondicionadas.....	IV	13 15
Amendoim (<i>sementes de</i>).....	II	15	» » » a granel....	IV	13 15
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto....	I	—	» » couro.....	II	8 —
» » » obra....	I	—	» » fôlha de Flandres...	IV	8 —
» (minério de).....	IV	8	» » madeira, acondicionadas*.	IV	3 —
Amido (<i>pôs de goma</i>).....	I	—	» » » a granel.	I	—
Amonia.....	I	—	» » metais não preciosos.....	IV	8 —
Amoníaco.....	I	—	» » ossos.....	IV	8 —
Amonioreto de cobre.....	I	—	» » papel*.....	IV	8 —
Amoreira (<i>folha ou rama de</i>)...	II	9	» » papelão.....	IV	8 —
Amostras não designadas.....	I	—	» » peles.....	II	8 —
Anchovas em conserva.....	I	10 15	» » sola.....	II	8 —
Ancinhos.....	II	10	Aparelhos d'artes não designados.....	I	—
Ancoras.....	II	8 15	» agrícolas não designados.....	II	10 —
Ancoretas (<i>barris</i>).....	I	1	» de cirurgia.....	I	—
» » desmarchadas	II	1	» desinfecção.....	I	—
Ancorotes.....	II	8 15	» distilação.....	I	10 —
Andaimes desarmados.....	II	3	» fotografia.....	I	—
Anéis de correntes de aço ou de ferro.....	II	8	» óptica.....	I	—
Angélica.....	I	—	» telefonia.....	I	—
Anidrite (<i>sulfato de cal anidro nativo</i>).....	II	8	» telegrafia.....	I	—
Animaís (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5	» » sciências não designados.....	I	—
» embalsamados.....	I	—	Anil.....	I	—
» ferozes.....	—	6	» eléctricos não designados.....	I	—
» mortos, para guano...	IV	8	» hidroterápicos não designados.....	I	—
Anil.....	I	—	Anilina.....	I	—
Anilhas de ferro	I	—	Aniz (<i>erva doce</i>).....	I	—
» não designadas.....	I	—	Antracena.....	I	—
Anilina.....	I	—	Antracite.....	IV	8 —
Aniz (<i>erva doce</i>).....	I	—	Antimónio crú (<i>régulo de</i>).....	II	—
Antracena.....	I	—	Anzóis.....	I	—
Antracite.....	IV	8	Aparas de cartão.....	IV	8 —
Antimónio crú (<i>régulo de</i>).....	II	—	» chifre.....	IV	8 —
Anzóis.....	I	—	» chinelos.....	IV	8 —
Aparas de cartão.....	IV	8	» inódoros (<i>water clo-</i>	—	—
» chifre.....	IV	8	<i>sets</i>).....	I	—
» chinelos.....	IV	8	» ortopédicos.....	I	—
			» para gás não designados.....	I	—

* Vide 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
Aparelhos para medição ou nívelamento de terrenos.....	I	—	Argamassa	IV	8
» para pesca não designados.....	II	—	Argila em bruto.....	IV	8
Aprestos de apicultura não designados.....	I	—	» lavada.....	IV	8
Arados.....	II	10	Argolas de ferro	I	—
Arame de aço ou de ferro (<i>rolos, rôdes simples ou de pontas, em bruto, zíncado, galvanizado ou acobreado) não designado...</i>	II	8	» não designadas	I	—
» de bronze.....	I	—	Armações de chapéus de chuva (<i>ou sol</i>).....	I	—
» chumbo.....	I	—	» pesca.....	II	—
» cobre	I	—	Armas de guerra, velhas (<i>sucata</i>)	II	8
» latão	I	—	» não designadas.....	I	—
» zinco.....	I	—	Armamento não designado.....	I	—
» em fio (<i>para costura</i>)...	I	—	Arnica (<i>simples ou preparada</i>)	I	—
» para cordas de instrumentos musicais.....	I	—	Aros d'água.....	II	8
» revestido ou em cordão (<i>para condutores elétricos</i>).....	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 (<i>araruta</i>)	I	—
Archotes.....	II	8	Arroz.....	III	14 15
Arcos de ferro.....	II	8	Arseniat de potassa	I	—
» » madeira.....	II	3	» soda.....	I	—
Ardósia em bruto	IV	8	Arsénico (<i>minério de</i>)	IV	8
» » chapas.....	IV	8	» branco (<i>ácido arsenioso</i>)	I	—
» » lâminas (<i>telhas ou telhões</i>).....	IV	8	» nativo	II	—
» em obra não designada	I	—	» vermelho (<i>rosalgar</i>)	II	—
Ardósias para escrever (<i>naturais ou artificiais</i>).....	I	—	Artigos de ferro esmaltado	I	—
Areia	IV	8	» iluminação não designados	I	—
			» malha (<i>excepto os de seda</i>)	I	—
			» » de seda	I	—
			» não designados	I	—
			Árvores vivas.....	I	—
			Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto	I	—
			» » » obra	I	—
			Ascensores (<i>aparelhos d'elevação</i>)	I	—
			Asfalto	II	8
			Atanados	I	—
			Atum em conserva	I	10 15

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
Atum em salmoura.....	II	10 15			
» salgado.....	II	10 15			
» seco	II	10 15			
Automóveis armados (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).....	—	— —			
» desarmados (<i>tanto o jogo como a caixa</i>).....	I	— 1			
Aveia.....	III	11 15			
Avelãs.....	II	9 —			
Avenca	I	— —			
Azebre (<i>verdete</i>).....	I	— —			
Azeite de oliveira em garrafas ou em latas encaixotadas ...	II	2 —			
Azeite de oliveira em quaisquer taras não designadas.....	III	2 15			
Azeitonas preparadas acondicionadas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro ou barro ou barrilinhos portáteis	I	— —			
Azeitonas preparadas em taras não designadas.....	I	9 —	» » cobre.....	I	— —
Azeitonas verdes (<i>frescas</i>)....	I	9 —	» » ferro	I	8 —
Azeviche.....	I	— —	» » folha.....	I	8 —
Azinhavre (<i>azebre</i>)	I	— —	» » latão (<i>arame</i>).....	I	— —
Azotato de potassa (<i>salitre</i>) ...	IV	8 —	» » louça.....	I	8 —
Azougue (<i>mercúrio</i>).....	I	— —	» » zinco	I	8 —
Azulejos	II	8 —	Baetas usadas (<i>capas interiores de fardos de tecidos</i>) *.....	II	1 —
			Baga de louro	II	9 —
			» » sabugueiro.....	II	9 —
			Bagas não designadas	I	— —
			Bagaço de azeitona.....	III	8 —
			» » figo.....	III	8 —
			» » uva.....	III	8 —
			Bagaços das fábricas de açucar...	III	8 —
			» » » » cerveja ..	III	8 —
			» » » » distilação ..	III	8 —
			» » » » óleos....	III	8 —
			» » » » não designados	II	8 —

* Vide 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
Bagagem.....	I	—	Barita com sulfato de cobre (para tratamento das vinhas).	II	9
Baguetes de madeira.....	I	—	Barita em pedra (<i>sulfato de barita nativo</i>).....	II	—
Balanças de precisão.....	I	—	» » pó (<i>sulfato de barita nativo</i>).....	II	—
» <i>não designadas</i>	I	—	Barracas de lona.....	I	—
Baldes.....	I	—	» armadas.....	I	—
Balões (<i>aerostatos</i>).....	I	—	» (excepto as de lona) desarmadas.....	II	8
» para transporte de gase.....	I	1	Barrelas (<i>lixivias</i>).....	II	—
» de vidro.....	I	—	Barricas.....	I	1
» venezianos	I	—	» desarmadas.....	II	1
Balsamos.....	I	—	Barrilha (<i>carbonato de soda, em bruto, natural</i>).....	II	—
Balseiros.....	I	—	Barrinhas (<i>solda</i>).....	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
» <i>não designados</i>	I	—	» em obra não designada	I	—
Bandeiras (<i>sinais</i>).....	I	—	Barrotes de madeira ordinária	II	3
Banha com preparo (<i>perfumarias, produtos farmacêuticos, etc.</i>)	I	—	Basalto	IV	8
» de porco.....	I	9	Básculas	I	—
Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre.....	I	—	Batata doce	II	9
» » » cimento armado...	I	—	Batatas	III	11
» » » ferro	I	—	Bate estacas	II	8
» » » folha Flan- dres....	I	—	Batoques	II	3
» » » pedra.....	I	—	Baunilha	I	—
» » » zinco.....	I	—	Baús vazios	I	—
» » <i>não designadas</i>	I	—	Bebidas espirituosas, não des- gnadas	I	2
Barba de baleia (<i>e suas imitações</i>)	I	—	» fermentadas, não des- gnadas	—	—
Barbados.....	I	—	» gasosas, não designadas	II	2
Barbantes.....	I	—	» não designadas	II	2
» de estôpa, juta ou li- nho.....	I	10	Bengalas	I	—
Barcos (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).	—	—	Benjoim (<i>Assa-dulcis</i>)	I	—
Barita cáustica.....	II	—			

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

* Vide 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	
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 (<i>sucata</i>).....	I	—	—	Bronze em bruto.....	II	—
Bôrras de açucar.....	III	8	—	» » obra lisa.....	I	—
» » algodão (<i>massaroquia</i>).....	II	—	—	» » sucata.....	II	8
» » azeite de oliveira...	III	2	—	» » laminado.....	II	—
» » cerveja.....	III	8	—	Brouettes (<i>carrinhos de mão</i>) ..	I	—
» » filtro	II	—	—	Buchas de carga d'armas de fogó ..	I	—
» » lã (<i>blousses</i>).....	II	—	—	Búfalo (<i>chifre de</i>)	I	—
» » óleos.....	III	8	—	Bunho em bruto	IV	8
» » seda	I	—	—	» » obra.....	I	—
» » vinho	III	8	15	Buris	I	—
» (<i>ou resíduos</i>) não designados, do fabrico do gás de iluminação	—	—	—	Burras de ferro (<i>cofres</i>).....	I	—
Botes (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)..	—	—	—	Buxo (<i>madeira de</i>) em bruto...	I	—
Boticas ambulantes.....	I	—	—	» » » » obra...	I	—
Botijas de barro *.....	I	1	—	» verde (<i>para ornamentações</i>).....	II	12
» » 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	—	—	—	—	
Bleu.....	II	8	—	—	—	
Brinquedos.....	I	—	—	—	—	
Briquetes (<i>aglomerados de carvão mineral</i>).....	IV	8	—	—	—	
Brita (<i>pedra britada</i>).....	IV	8	15	—	—	

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
			» em obra não designada..	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
			» » » desmarchadas		
			(desarmadas).....	II	1
			» » rodas.....	I	—
			» » veículos, armadas...	I	—
			» » desarmadas	I	—
			» » não designadas.....	I	—
			Caixilhos com vidros.....	I	—
			» de madeira <u>com ou</u> <u>sem ferragens</u>	II	3
			» metálicos (<i>material de construção</i>)	II	8
			» para colchões.....	I	—
			» » vagões	I	—
Cabras (<i>Tarifa Geral, Cap. xiv</i>)	—	5	Caixões para defuntos, vazios.	I	—
Cábreas (<i>aparelhos de elevação</i>).	I	—	Caixotes de pinho*	I	1
Cabritos (<i>Tarifa Geral, Cap. xiv</i>)	—	5	» » » desmarchadas.....		
Cacau em grão	I	—	» » » desmarchadas.....	II	1
» moido (<i>ou pisado</i>).....	I	—	Caixotins.....	I	—
Cachimbos para fumar.....	I	—	Cal amoniacial	II	8
» (ferragem)	I	—	» <u>com alcatrão, lisol ou sulfato de cobre (para tratamento de plantas)</u>		
Cadeados	I	—	» comum em pedra.....	II	9
Cadeias	I	—	» » » pó.....	II	8 15
Cadeiras de ferro	I	—			
» » verga.....	I	—			
» não designadas.....	I	—			

* Vide 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
Cal de depuração do gás de iluminação.....	II	8 —	Canas (<i>ou caniços</i>) comuns em bruto.....	IV	8 —
» hidráulica.....	II	8 —	» <i>não designadas</i> em bruto	I	— —
Calabres de esparto.....	II	8 —	» <u>em obra</u>	I	— —
» » <u>matérias fibrosas</u>			Canastras *	I	1 —
» <i>não designadas</i> ..	II	8 —	Candieiros d'iluminação pública	II	8 —
» metálicos.....	II	8 —	» <i>não designados</i>	I	— —
Calafeto.....	II	— —	Canela.....	I	— —
Calçado <i>não designado</i>	I	— —	Canelas (<i>para fio</i>)	I	— —
Calços.....	II	8 —	Canetas.....	I	— —
Calda bordaleza.....	II	9 —	Cânfora.....	I	— —
Caldas cúpricas <i>não designadas</i> (<i>para tratamento de vegetais</i>) .	II	9 —	Canhamaço.....	II	10 15
Caldeiras <u>montadas sobre rodas</u>	I	— —	Canhamo com preparo	I	10 15
» desmontadas.....	I	10 —	» <u>em bruto</u>	II	10 15
Calhas de aço (<i>rails</i>)	II	8 —	» <u>em obra</u> <i>não designada</i>	I	10 15
» » ferro.....	II	8 —	» (<i>semente de</i>)	II	— —
Calhau.....	IV	8 —	Canhões	I	— —
Caliça	IV	8 15	Canôas (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>) .	—	— —
Caloriferos	I	— —	Canos de aço.....	II	8 —
Camarões (<i>ganchos</i>)	II	— —	» » <i>armas de fogo</i>	I	— —
Camas de ferro com ou sem ornamentos doutros metais	I	8 —	» » <i>barro</i>	I	8 —
» madeira	I	— —	» » <i>chumbo</i>	I	8 —
» metal <i>não designado</i>	I	— —	» » <i>cobre</i>	I	— —
Caminheiras.....	I	10 —	» » <i>estanho</i>	I	— —
Camions armados (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).....	—	— —	» » <i>folha de Flandres</i> ...	I	8 —
» carregados com mobília	I	— —	» » <i>ferro</i>	II	8 —
» desarmados (<i>tanto o</i> <i>jogo como a caixa</i>).....	I	— —	» » <i>grés</i>	I	8 —
Camoezes frescos	I	9 —	» » <i>latão</i>	I	— —
» passados.....	II	9 —	» » <i>zincos</i>	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 —
			» <i>em bruto</i>	IV	8 —
			» » <i>obra</i>	I	— —
			Caolino em bruto	IV	8 —
			Capachos de cairo esparto, palma ou pita.....	I	10 —

* Vide 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
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 amónia (<i>alcali volatil</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>barilha</i>)	II	8	» de caminho de ferro		
» » sódio (<i>sal de soda</i>)	II	8	armadas sobre vagões (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)		
Carbureto de cálcio	—	4			
Cardas para cardar	I	10			
» (<i>pregos para calçado</i>)	II	—	Carruagens de caminho de ferro		
Cardo seco	I	—	circulando sobre as suas proprias rodas (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)		
» verde	II	12			
Carnauba (<i>cera 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	—	Cartão asfaltado, embreado ou		
Carneiros (<i>Tarifa Geral Cap. xiv</i>)	—	5	» alcatroado	IV	8
Caroços	II	—	» em fôlha	I	—

* Vide 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
Cartão inutilizado.....	IV	8 —	Casea 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 olioginoas	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 —	Casco 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>confetaria</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 —	Caucho 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 —

* Vide 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	
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 flores	I	—	—	Chales.....	I	—
Ceifeiras 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	Chapéus 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 multidões 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
Cestos *.....	I	1	—	Chavetas para rails	II	8
Cevada.....	III	11	15	Cherva com preparo	I	10
» germinada (<i>malte</i>)	II	—	—	» em bruto	II	10
» torrada	I	—	—	» <u>obra não designada</u>	I	10
» verde (<i>pasto</i>) a granel..	II	12	—	Chicharo	III	11
» » » prensada ..	II	12	—	Chicória (<i>raiz de</i>) em bruto	II	—
» » » <i>não prensada</i> , acondicionada	II	12	—	» » » moida (<i>pisada</i>)	I	—

* Vide 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
Chicória (raiz de) torrada.....	I	—	Clarificantes para bebidas <i>não designados</i>	I	—
» verde (<i>rama para passo</i>).....	I	12	Clavinas.....	I	—
Chifre artificial (<i>massa para botões ou obra de penteiro</i>).....	I	—	Clichés fotográficos.....	I	—
» <i>não designado</i> em bruto.....	II	8	» de gravura.....	I	—
» » » » obra	I	—	» » tipografia.....	I	—
» » » estriado (<i>barbas para espartilhos</i>).....	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	» manganês.....	I	—
» » ferro	II	10	» metilo	—	4
» <i>não designadas</i>	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	Cloro em dissolução	I	—
» » canos (<i>tubos</i>)	I	8	Clorófórmio	—	4
» » obra ordinária	IV	8	Coalho	I	—
» laminado	IV	8	Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>)	II	8
» em obra <i>não designada</i>	I	—	» » » neutra- lisado (<i>para tratamento de plan- tas</i>)	II	9
» » sucata	IV	8	Cobalto (azul de)	I	—
Cidra (<i>vinho de maçãs</i>)	II	2*	» (metal)	I	—
Cigarros de tabaco	I	—	» (minério de)	I	—
» medicinais	I	—	Cobertores	I	—
Cilhas	I	—	Cobre em bruto	II	—
Cimento	II	8	» » obra <i>não designada</i>	I	—
Cinábrio (<i>vermelhão, sulfureto de mercurio nativo</i>)	I	—	» » sucata	II	8
Cinzas de antimónio	I	—	» » laminado	II	—
» <i>não designadas</i>	IV	8	Cobrejões	I	—
Cisco de carvão mineral	IV	8	Cochonilha	I	—
» » » vegetal	II	13	Coconote (<i>semente de</i>)	II	—
			Côcos cheios	II	—

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
Côcos (<i>cascas de</i>).....	II	—	Conchas trituradas (<i>adubo</i>) a granel	IV	8
Coelheiras (<i>arreios</i>).....	I	—	» <i>não designadas</i>	I	—
» de barro	I	—	Condeças (<i>cestos</i>)**	I	1
Cofres de ferro	I	—	Confeitaria (<i>genero de</i>)	I	—
» » madeira	I	—	Conservas alimentícias <i>não designadas</i>	I	—
Cognac	I	2	Contadores de água	I	—
Cogumelos	I	—	» » gás	I	—
Coiros em obras <i>não designada</i>	I	—	» electricos	I	—
» artificiais	I	—	Contas (<i>missanga</i>)	I	—
» » em obra	I	—	Copiadores de cartas	I	—
» curtidos <i>não designados</i>	I	—	Copos de vidro	I	—
» por curtir	II	9	» <i>não designados</i>	I	—
Cola	I	—	Coque acondicionado	IV	8 15
Colchetes	I	—	» a granel	IV	8 15
Colehões de arame	I	—	Coques com base de soda	I	—
» » molas	I	—	Cordame velho (<i>inutilizado</i>)	IV	8
» <i>não designados</i>	I	—	Cordão	I	—
Colheres de chumbo	II	—	Cordas de linho	II	8
» » estanho	II	—	» » tripa	I	—
» ferro	II	—	» » <i>matérias fibrosas não designadas</i>	II	8
» <i>metais não designados</i>	I	—	» para instrumentos de		
» pau	II	—	musica <i>não designadas</i>	I	—
» para fundição	II	—	» metálicas <i>não designadas</i>	II	8
» » sondagem	II	10	Cordeiros (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5
Colódio	—	4	Cordel	I	—
Colmeias	I	—	» de estopa, juta ou linho	I	10 15
Colofonia (<i>rezina refinada</i>)	I	—	Cordovão	I	—
Colza (<i>semente de</i>)	II	—	Coroas de flores artificiais	I	—
Complemento de taras (<i>acondicionamento interior: palha, papel, casca de arroz, etc., quando contido nas próprias taras, ou externo contendo-as como caixas com latas ou garrafas, cestos com garrafoes, etc.</i>)*	—	—	» » » metal	I	—
Conchas de ferro fundido	II	—	Coronhas	I	—
» trituradas (<i>adubo</i>) acondicionada	IV	8	Correias de transmissão	I	—
			» » » artificiais	I	—
			» » » <i>não designadas</i>	I	—
			Correntes de aço	II	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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis	
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 não designada	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
Conros (<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	—
Cozinhais 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>), não designada	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	—	—	—	—	
Cremes (<i>graxas para calçado ou correame</i>)	I	—	—	—	—	
Cremonas (<i>fechos para portas</i>)	I	—	—	—	—	
Cremor tártero	I	—	—	—	—	
Creosota medicinal	I	—	—	—	—	
» não designada	II	8	—	—	—	
Cilindros compressores armados	I	—	—	—	—	
» » (<i>galgas</i>)	—	—	—	—	—	
» desarmados	II	8	—	—	—	
» de impressão	I	10	—	—	—	
» laminadores	I	10	—	—	—	
» não designados	I	—	—	—	—	
Crina em bruto	I	—	—	—	—	

* Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
			Discos para sinais (<i>acessórios 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	— —			
Deseccantes (<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 —	E		
» » papelão.....	IV	8 —	Eclisses (<i>para carris de via ferrea</i>).....	II	8 —
» » peles.....	II	8 —	Eixos de rodas, montados.....	I	— —
» » seda	I	— —	» » » desmontados..	II	8 —
Despôjos de carniceria <u>não designados</u> (<i>excepto carnes e miudezas</i>).....	IV	8 —	Elasticos <u>não designados</u>	I	— —
Destiladores (<i>alambiques</i>).....	I	10 —	Elevadores	I	— —
Detonantes <u>não designados</u>	—	4 —	Embarcações (<i>Tarifa Geral, Capítulo xv</i>).....	—	— —
Dextrina	I	— —	Encerados <i>para resguardo de mercadorias</i>	II	1 —
Dinamite sem capsulas.....	—	4 —	Enfardadeiras.....	I	10 —
Dinamos (<i>geradores de electricidade</i>)	I	10 —	Entulho.....	IV	8 —
			Envolucros de palha para garrafas *	I	1 —

* Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
Envolvimentos 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 (<i>para tratamento de plantas</i>) ...	II	9	Esparto com preparo	I	10
» em pedra	II	9	» em bruto	II	10
» moído	II	9	» obra não designada	I	15
» sublimado (<i>flor de enxofre</i>)	II	9	Espatos <i>não designados</i>	IV	8
» em preparações não designadas	I	—	Especiarias <i>não designadas</i>	I	—
Equipamentos militares <i>não designados</i>	I	—	Espelhos	I	—
Ervá doce	I	—	Espermaceti	I	—
» seca a granel	I	—	Espingardas	I	—
» » prensada	IV	12	Espirito de vinho	III	2
» » (<i>não prensada</i>) acondicionada	II	12	Espoletas	—	4
» verde a granel	II	12	Esponjas	I	—
» » prensada	IV	12	Esquentadores para banho	I	—
» » (<i>não prensada</i>) acondicionada	II	12	Essencia de alcatrão mineral	—	4
Ervas medicinais	I	—	» » mirbana	I	—
Ervilhaca	II	11	» » nafta	—	4
Ervilhas secas	III	11	» » petróleo	—	4
» verdes	I	9	» » terebintina (<i>aguaraz comum</i>)	I	—
Escapulas para carris	II	8	» » terebintina refinada (<i>medicinal</i>)	I	—
» » <i>não designadas</i>	II	—	» xistos betuminosos	—	4
Escarradores	I	—	Essencias (<i>perfumarias</i>)	I	—
Escórias <i>não designadas</i>	IV	8	» » <i>não designadas</i>	—	4
Escorvas	—	4	Estambre (<i>lá penteada</i>)	I	—
Escovas	II	—	Estampas	I	—
» metálicas de tear	II	10	Estanho de solda	I	—
Escovilha (<i>terra ou lixo de ourives</i>)	I	—	» em bruto	IV	15
Esmalte em bruto	I	—	» » obra não designada	I	—
			» » sucata	IV	8
			» » laminado	IV	—
			Estearina	I	—
			Esteios de ferro (<i>obra ordinária</i>)	II	8
			» » pedra (<i>para parreiras</i>)	IV	—
					8

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
Esteiras.....	I	—	—	—	—
» de cairo, juta, palma ou esparto.....	I	10	—	—	—
Esterco.....	IV	8	15	—	—
Estôpa com preparo.....	I	10	15	—	—
» em bruto.....	II	10	15	—	—
» » obra não designada	I	10	15	—	—
Estopim.....	—	4	—	—	—
Estores de madeira.....	I	3	—	—	—
» não designados.....	I	—	—	—	—
Estribos.....	I	—	—	—	—
Estrumes não designados.....	IV	8	15	—	—
Estufas de desinfecção.....	I	—	—	—	—
Estuque marmore (<i>pó de marmore</i>).....	IV	—	—	Facas mecânicas (<i>para cortar papel, picar tabaco, etc.</i>).....	I 10 —
Eter acetico.....	I	—	—	Facas não designadas.....	I — —
» de petroleo.....	—	4	—	Fachina (<i>paus para queimar</i>)...	IV 3 —
» sulfúrico.....	—	4	—	Farelos.....	II 11 15
Éteres não designados.....	—	4	—	Farinha de arroz em barricas ou sacaria ordinária.....	III 11 15
Explosivos de segurança.....	—	4	—	Farinha de arroz em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente..	I — —
» não designados....	—	4	—	Farinha de centeio em barricas ou sacaria ordinária.....	III 11 15
Extracto de alcaçuz.....	I	—	—	Farinha de centeio em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente	I — —
» » campeche.....	I	—	—	Farinha de cevada em barricas ou sacaria ordinária.....	III 11 15
» » carne.....	I	—	—	Farinha de cevada em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente	I — —
» » quebracho.....	I	—	—	Farinha de fava em barricas ou sacaria ordinária.....	III 11 15
Extractos para tinturaria não designados.....	I	—	—	Farinha de fava em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente..	I — —
» não designados....	I	—	—	Farinha de linhaça.....	I — —

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	
Farinha de milho em barricas ou sacaria ordinária.....	III	11	15	Feno verde a granel	II	12	—
Farinha de milho em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente..	I	—	—	» » (não prensado) 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 sacaria ordinária.....	III	11	15	Ferragens não designadas.....	I	—	—
Farinha de trigo em pacotes ou quaisquer taras não designadas no artigo antecedente..	I	—	—	Ferramentas não designadas ...	II	10	—
Farinhas para alimentação de gado.....	III	11	15	Ferro bronzeado	I	—	—
Farinhas não designadas	I	—	—	» coberto com qualquer metal não designado	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- grio</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	I	—	—
» verde.....	I	9	15	» (<i>filamentos</i>) textis não designadas, em obra não desi- gnada	I	—	—
Feldspato	IV	8	—	Fibro cimento em chapas.....	IV	8	—
Feltros betumados, alcatroados ou asfaltados.....	IV	8	—	» » » laminas (<i>te- lhas ou telhões</i>).....	IV	8	—
» não designados	I	—	—				
Feno seco a granel.....	I	—	—				
» (não prensado) acondicionado.....	II	12	—				
» » prensado	IV	12	—				

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

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
Fosforos (<i>acendalhas</i>)	—	4 —			
» de Bengala	—	4 —			
Fotografia, (<i>artigos não designados de</i>)	I	— —	G		
Fotografias (impressões)	I	— —	Gadanhas	II	10 —
Franjas (<i>sem ouro ou prata</i>)	I	— —	Gado (<i>Tarifa Geral Cap. xiv</i>) ..	—	5 —
Frascos de vidro	I	— —	Gaiolas para passaros	I	— —
» <u>não designados</u>	I	— —	» » acondicionamento* ..	I	1 —
Frutas em conserva <u>não designadas</u>	I	— —	» » desarmadas	II	1 —
» frescas coloniais	I	— —	» » vazias <u>não designadas</u> ..	I	— —
» » <u>não designadas</u>	I	9 15	Galena (<i>mineral de chumbo sulfurado</i>)	IV	8 —
» passadas (<i>sécas</i>) <u>não designadas</u>	II	9 15	Galgas (<i>cilindros compressores</i>) ..	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 <u>não designados</u> para usos agrícolas	II	9 —	Galões <u>não designados</u> (<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	— —
			» <u>não designados</u>	I	— —
			Garfos (<i>talheres</i>)	I	— —
			Garrafas de barro*	I	1 —
			» cristal	I	— —
			» grés*	I	1 —
			» vidro ordinárias ..		
			(taras)* ..	IV	1 —
			» » » <u>não designadas</u> ..	I	— —
			» » » ordinárias ..	III	— —
			Garrafões de barro*	I	1 —
			» grés*	I	1 —
			» vidro*	I	1 —
			Garroba	II	11 —
			Gás acetilene comprimido	—	4 —

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

* Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
Grude	I	—	—		
Guano acondicionado.....	IV	8 15			
" a granel.....	IV	8 15	H		
Guarda-chuvas.....	I	—	Harpas	I	—
Guindastes	I	—	Hipoclorito de cal.....	I	—
Guta-percha em bruto	I	—	" " potassa.....	I	—
" " obra.....	I	—	" " soda.....	I	—
" " " inutilisada (<i>sucata</i>).....	I	—	Hiposulfito de cal.....	I	—
			" " potassa.....	I	—
			" " soda.....	I	—
			Hortaliças <i>não designadas</i> em conservas	I	—
			" " <i>não designadas</i>	I	9 15
			Hóstias	I	—
			Hulha	IV	8

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
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	—
» » camelô.....	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	—	» conservado, concentrado, condensado, esterilizado....	I	—
» suja	II	—	Leitões (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>)	—	5
» tecida.....	I	—	Leitos de madeira.....	I	—
Lacas <u>não designadas</u>	I	—	» metal.....	I	—
Lacre.....	I	—	Lenços (<i>excepto os de seda</i>).....	I	—
Ladrilhos de barro ordinários (<i>tijolos</i>)	IV	8	» de seda.....	I	—
» » marmore.....	II	8	Lenha.....	IV	3
» » vidro	I	—	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>		
Lanternas.....	I	—	» em bruto ...	I	—
Lapis.....	I	—	» » <u>não designadas</u>		
Laranjas frescas	I	9 15	» em obra....	I	—
Lascas de madeira (<i>para queimar</i>).....	IV	3	» para soldar (<i>solda</i>) <u>não de-signadas</u>	I	—
» » metais não preciosos	IV	8	Limalha de metais não preciosos	II	8
Latão em bruto.....	II	—	Limas (<i>ferramenta</i>)	I	10
» » obra <u>não designada</u> ..	I	—	» » inutilisadas	II	8
» » sucata	II	8	Limões frescos.....	I	9 15
			Limos	IV	8
			Limpadura (<i>cereais</i>)	III	11 15

* Vide 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
Linhaça (semente de).....	I	—	Lona em peça	I	10 15
Linhagem em peça.....	II	10	Lonas (<i>taras</i>) *.....	II	1 —
» usada (<i>capas de fardos</i>) *.....	II	1	Louça de alumínio	I	—
Linhas.....	I	—	» » barro não designada.	I	8 —
Linho com preparo.....	I	10 15	» » biscuit.....	I	8 —
» em bruto.....	II	10 15	» » cobre.....	I	—
» » obra não designada.	I	10 15	» » estanho.....	I	—
Linoleum (<i>oleados</i>).....	I	—	» » ferro coberto com metais.....	I	—
Litargírio (<i>fezes de metais preciosos</i>).....	I	—	» » esmaltada.....	I	—
Litografias (<i>impressos</i>).....	I	—	» » não designada...	I	—
Livrinhos de mortalhas (<i>papel para cigarros</i>).....	I	—	» grés	I	8 —
Livros	I	—	» pó de pedra (<i>faiança</i>)	I	8 —
Lixa de areia.....	I	—	» porcelana	I	8 —
» » esmeril.....	I	—	» não designada.....	I	—
» » peixe	I	—	Louro (<i>em folhas ou ramos</i>)....	II	12 —
» » vidro.....	I	—	Lousa em bruto.....	IV	8 —
Lixivias não designadas	II	—	» chapas	IV	8 —
Lixo comum não designado	IV	8 15	» » laminas (<i>telhas ou telhões</i>).....	IV	8 —
» de ourives (<i>escovilha</i>)	I	—	» obra não designada.	I	—
Locomotivas desmontadas.....	I	—	Lousas para escrever (<i>naturais ou imitações</i>).....	I	—
» montadas (<i>transportadas sobre vagões</i>) (<i>Tarifa geral, Capítulo xv</i>).....	—	—	Lunetas.....	I	—
Locomotivas de via reduzida desmontadas.....	I	10	Lupulo	II	—
Locomotivas de via reduzida montadas.....	I	10	Lustres	I	—
Locomotivas transportadas sobre vagões (<i>Tarifa Geral, Capítulo xv</i>).....	—	—	Luvas de cairo.....	I	—
Locomotivas transitando sobre as suas próprias rodas (<i>Tarifa Geral, Capítulo xvi</i>).....	—	—	» crina	I	—
Locomoveis desmontadas	I	10	» não designadas	I	—
» montadas	I	10	Luzerna (semente de),	II	11
Lôdo	IV	8			

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

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

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

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
Medicamentos não designados.	I	—	Minio de ferro.....	I	—
Medidas não designadas.....	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	» » não designada	I	—
Mercearia (<i>generos de</i> não designados	I	—	Mogno aparelhado	I	—
Mercurio (<i>azougue</i>)	I	—	» em bruto.....	I	—
Merlim	II	—	» » folhas	I	—
Metal branco não designado, em bruto.....	I	—	Moinhos portateis.....	I	—
» » não designado, em obra	I	—	» » não designados	I	10
Metais não designados em bruto	II	—	Molas de aço para espartilhos.	I	—
» » não designados em obra lisa	I	—	» para estofos.....	I	—
» » não designados em obra não designada.....	I	—	» de relojoaria	I	—
» » não designados laminados.....	II	—	» » suspensão (<i>para veiculos</i>).....	II	8
Metilene (<i>alcool metilico</i>)	III	2	» » tracção (<i>para veiculos</i>)	II	8
Mexilhão em conserva.....	I	—	» » não designadas	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
Mínérios não designados.....	IV	—	Motano (<i>rama de pinheiro</i>)	IV	3
Minio de chumbo (<i>zarcão</i>).....	I	—	Motociclos (<i>bicielos ou triciclos automoveis</i>)	I	—
			Motores a vapor (<i>excepto locomotivas de via larga</i>)	I	10
			Moveis de ferro não designados.	I	—

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
Moveis não designados	I	—			
Muares (Tarifa Geral, Cap. XIV)	—	5			
Mungo (<i>lã artificial</i>)	II	—	Nafta	—	4
Munições explosiveis 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 amoníaco	I	—
			» » sódia	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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
			Obuzes	I	—
			Ocres (<i>ocas</i>) em bruto	IV	8
			» » preparados (<i>ou manipulados</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
Objectos de peso inferior a 100 quilogramas por metro cúbico (<i>Tarifa Geral, Art. 60.º</i>) não designados	I	—	» » petróleo	I	7
» não designados	I	—	» » purgueira	I	9
Obra de caldeireiro não designada	I	—	» » resina	I	9
» cesteiro não designada	I	—	» » ricino (<i>mamona</i>)	I	—
» correeiro não designada	I	—	» » sebo	I	9
» marceneiro não designada	I	—	Oleofine (<i>óleo para lubrificação</i>)	I	9
» oculista não designada	I	—	Oleonafta (<i>óleo para lubrificação</i>)	I	9
» peleiro não designada	I	—	Óleos industriais, <i>não designados</i>	I	9
» serralheiro não designada	I	—	» <i>não designados</i>	I	—
» vassoureiro não designada	II	—	Opalina laminada (<i>para revestimento de paredes</i>)	I	—
» vassoureiro de palma ou esparto	II	10	Opio	I	—
Obreias	I	—	Orchata	I	—
			Orgãos (<i>instrumentos musicais</i>) ..	I	—

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
Ornatos de barro (<i>material de construção</i>)	I	8 —			
» » cimento (<i>material de construção</i>) ...	I	8 —			
» » gesso (<i>material de construção</i>)	I	8 —			
» metálicos (<i>material de construção</i>).....	I	8 —			
Ossos calcinados, a granel...	IV	8 —			
» » acondicionados.....	II	— —			
» de siba.....	I	— —			
» em obra.....	I	— —			
» » pó	IV	8 —			
» sécos em bruto	II	8 —			
» triturados.....	IV	8 —			
Ostras em conserva	I	— —			
» frescas.....	II	9 —			
Ourelos.....	II	— —	P		
Ouropel.....	I	— —	Padiolas	II	8 —
Ouropimento (<i>sulfureto amarelo de arsénico</i>).....	I	— —	Painço (<i>milho miúdo</i>).....	II	— —
Ovos (<i>de aves domesticas</i>).....	I	— —	Paineis	I	— —
» de sirgo (<i>semente de seda</i>)	I	— —	Palha de painço em bruto.....	II	— —
Oxalato de potassa (<i>sal de azeadas</i>).....	I	— —	» » » obra.....	II	— —
Oxido de antimónio	I	— —	» » » não designada a granel..	I	— —
» » arsénico branco (<i>ácido arsenioso</i>).....	I	— —	» » » » » prensada	IV	12 —
» » chumbo (<i>zarcão</i>)	I	— —	» » » » »		
» » cobre.....	I	— —	(deteriorada).....	IV	8 —
» » ferro.....	IV	8 —	» » » » » não designada, não prensada, acondicionada.....	II	12 —
» » zinco.....	I	— —	Palitos de enxofre com fosforo	—	4 —
Ozokerita (<i>cera mineral</i>) em bruto	I	— —	» » » » » sem »	II	— —
» (<i>cera mineral</i>) em obra, não designada.....	I	— —	» » » » » não designados.....	I	— —
			Palma em bruto.....	II	10 15
			» » obra não designada..	II	10 15
			Panos para enfardamento, usados*	II	1 —
			» de seda.....	I	— —
			» » » não designados.....	I	— —
			Pão	II	9 —

* Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
Papel alcatroado.....	II	—	Paramentos.....	I	—
» de embrulho <i>não designado</i> do *	II	—	Pára-raios.....	I	—
» escrever.....	I	—	Parquê ordinário (<i>soalho aplanado</i>).....	II	3
» filtrar.....	I	—	Parqués 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>lixo</i>).....	I	—	Passas de frutas <u>não designadas</u>	II	9 15
» em sobrescritos	I	—	Passemaneria.....	I	—
» impresso	I	—	Pasta de alcaçuz.....	I	—
» inutilizado *	IV	8	» » bagaço de sementes		
» manuserito.....	I	—	olioginoas.....	II	8
» mata-borrão.....	I	—	» » madeira	IV	8
» medicinal.....	I	—	» para limpar metais	I	—
» ondulado (<i>para acondicionamento ou embrulho</i>) *.	II	—	Pastas (<i>curteiras</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 seco a granel	I	—
» sensibilizado (<i>para fotografia</i>).....	I	—	» » prensado	IV	12
» <u>não designado</u>	I	—	» » <i>não prensado acondicionado</i>	II	12
Papelão em bruto	II	—	» verde a granel	II	12
» » obra <i>não designada</i> .	I	—	» » prensado	IV	12
» inutilizado.....	IV	8	» » <i>não prensado acondicionado</i>	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	—
Paralelipipedos (<i>de todas as qualidades</i>) para calcetamento...	IV	8	» para obra de bengaleiro ..	I	—
			» » perfumaria.....	I	—
			» » tinturaria	I	—
			Pecas de armas <u>não designadas</u>	I	—
			» » artilharia, desmontadas	I	—
			» » máquinas de calcular.	I	—

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

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

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		
Postes de aço (<i>obra ordinária</i>)	II	8	—	Pulverisadores agrícolas	I	9	—
» » ferro » »	II	8	—	Punhais	I	—	—
» quilométricos (<i>para caminhos de ferro ou estradas</i>) ..	II	8	—	Purgueira (<i>semente de</i>)	II	—	—
Potassa (<i>carbonato de potássio</i>)				Puxadores	I	—	—
do comércio	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	—	—				
» <u>não designados</u>	I	—	—				
Precipitado de cobre (<i>cascara</i>) ..	II	—	—				
Pregaria <u>não designada</u>	II	—	—				
Pregos de ferro (<i>obra ordinária</i>)	II	8	—				
Prelos	I	—	—				
Prensa de copiar	I	—	—				
» litográficas	I	—	—				
» tipográficas	I	—	—				
» <u>não designadas</u>	I	—	—				
» para usos agrícolas ou							
indústrias <u>não designadas</u>	I	10	—				
Preparações farmacêuticas <u>não designadas</u>	I	—	—	Q			
Preparados químicos <u>não designados</u>	I	—	—	Quadros	I	—	—
Presuntos	I	9	—	» (<i>troços</i>) de cortiça	I	13	—
Produtos químicos <u>não designados</u>	I	—	—	» de lousa para escrever	I	—	—
Projecteis carregados	—	4	—	Quartolas	I	1	—
» <u>não designados</u> des-				» desarmadas	II	1	—
carregados	I	—	—	Quartzo em pedra	IV	8	—
				» tritulado	IV	8	—
				Quassia	I	—	—
				Quebracho	I	—	—
				Queijos	I	—	—
				Quina	I	—	—
				Quinino	I	—	—
				Quinquilherias <u>não designadas</u> ..	I	—	—

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
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 acondicionadas.....	IV	13
			» » » a granel ..	IV	13
			Rastilho	—	4
			Ratoeiras	I	—
			Realejos	I	—
			Rebolos desmontados.....	IV	8
			» montados.....	I	10
			Recipientes metálicos não designados	II	1
Rails (<i>carris</i>)	II	8	Rêde de arame de aço ou de ferro (<i>simples ou de pontas, galvanizado ou acobreado</i>)	II	8
Raiz de alcaçuz.....	I	—	Rêde de arame de cobre.....	I	—
» » canas (<i>ou caniços</i>) do País	IV	8	Rêde de arame de latão.....	I	—
» » chicoria em bruto	II	—	Rêdes de corda.....	II	—
» » » moída	I	—	» » » de linho.....	II	—
» » » torrada	I	—	» » pesca inutilisadas	IV	8
» » milho	IV	8	» não designadas	I	—
Raizes de tinturaria não designadas.....	I	—	Regadores.....	I	10
» não designadas	I	—	Regoas (<i>artigos de desenho</i>)	I	—
Ralão-note	III	8	» de madeira para molduras (<i>baguetes</i>)	I	—
Ralão-palma	III	8	Régulo de antimónio (<i>antimónio crú</i>)	II	—
Ralos de ferro	II	8	Relhas (<i>para arados ou charruas</i>)	II	10
» » pedra	II	8	Relógios (<i>excepto os de algibeira</i>)	I	—
» não designados	I	—	Remos	II	3
Rama de arvores não designadas.....	II	—	Reparos (<i>artilharia</i>) armados (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>)	—	—
» (<i>ou folhas</i>) de amoreira ..	II	9	Reparos (<i>artilharia</i>) desarmados	I	—
» 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 aplicáveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicáveis
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 miudezas</i>)	IV	8 —	» » grés	I	— —
Resíduos de carvão mineral	IV	8 —	» » plombagina	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	— —

* Vide complemento de taras.

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
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 potassa</i>).....	I	—
			» » estanho (<i>cloreto de estanho</i>).....	I	—
			» » Homberg (<i>acido bórico refinado</i>)	I	—
			» » potassa (<i>carbonato de potassio</i>)	II	8 —
			» » Saturno (<i>acetato de chumbo</i>).....	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 —
S					
Sabão mole.....	II	9 15	Salepo.....	I	—
» ordinário em barras....	II	9 15	Salicilato de potassa.....	I	—
Sabonetes.....	I	—	» » soda.....	I	—
Sacaria <u>não designada</u>	II	1 —	Salitre (<i>azotato de potassa</i>)....	IV	8 —
Sachos ou sacholas.....	II	10 —	Salmoura	IV	8 —
Sacos de caça.....	I	—	Salsaparrilha	I	—
» » café.....	I	—	Sandalias	I	—
» » couro.....	I	—	Sandalo.....	I	—
» » papel impressos (<i>ou ornamentados</i>)	I	—	Sandaraca (<i>resina purificada</i>) ..	I	—
» » » » <i>não designados</i> ..	II	—	Sangue fresco.....	IV	8 —
» » » viagem.....	I	—	» seco.....	IV	8 —
Sagú.....	I	—	Sanguesugas.....	I	—
Saibro	IV	8 —	Saponaria.....	I	—
Sais de anilina.....	I	—	Sarda (<i>cavala</i>) fresca ou salpicada.....	II	—

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		
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		Serpentinhas de papel (<i>fitas</i>) ...	I	—	—	
» salgadas	II	10	15		» para distilação (<i>e fins análogos</i>) ...	I	10	—	
» salpicadas	II	—	—		» para iluminação ...	I	—	—	
Surgaço seco	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 desiguados</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>gadanhas</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	—	—		» » sóda	II	—	—	
Selins	I	—	—		Sinais explosivos ou detonantes	—	4	—	
Sêlos de chumbo	I	—	—		» de via ferrea não designados	II	8	—	
Semeadoras <u>montadas ou não sobre rodas</u>	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	—	—	
» » oleoginosa <i>não designadas</i>	II	—	—		Soalho fino (<i>parqué</i>)	I	—	—	
» » <i>não designadas</i>	II	—	—		» simples, aplinado ..	II	3	—	
Semola em barricas	III	11	15		Sobrescritos (<i>envelopes</i>)	I	—	—	
» » sacos	III	11	15		Soda caustica	II	—	—	
» » <i>pacotes ou quaisquer taras não designadas nos dois artigos antecedentes</i>	I	—	—		» cristalizada	II	8	—	
					» do comércio	II	8	—	
					» refinada	II	—	—	

* Vide 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
Sola.....	I	—	Sumagre em preparações.....	II	—
Solas cortadas para calçado.....	I	—	» sem preparo.....	II	—
Soldas (<i>ligas para soldar</i>).....	I	—	Samaúma prensada.....	I	—
Sematose.....	I	—	» não prensada.....	I	—
Sembrinhas.....	I	—	Superfosfato de calcio.....	IV	8 15
Sopas em conserva.....	I	—			
Sorgo (<i>milococo</i>).....	II	—			
Sorveteiras.....	I	—			
Sublimado corrosivo (<i>bicloreto de mercúrio</i>).....	I	—			
Sucata de armamento.....	II	8			
» » metais não preciosos	II	8			
» » vidro.....	IV	8			
Sulfato de alumina.....	I	—			
» » amonia.....	IV	8			
» » barita.....	II	—			
» » » em tintura.....	I	—			
» » cal (<i>gesso</i>).....	II	8			
» » chumbo.....	I	—			
» » cobre.....	II	9			
» » ferro	II	9			
» » níquel	I	—			
» » peróxido de ferro ..	I	—			
» » potassio	II	8			
» » quinina.....	I	—			
» » sódio	II	8			
» » zinco	II	9			
Sulfito de alumina.....	I	—	Tabelas de bilhar	I	—
» » cal.....	II	—	Taboas (<i>talas</i>) para enfardamento de tecidos*	II	1
» » soda	I	—	Taboínhas.....	I	3
Sulfo-carbonato de potassa.....	I	—	Tabúa em bruto	II	8
» » soda	I	—	» » obra	I	—
Sulfoesteatite.....	IV	8	Tachas (<i>pregos</i>).....	II	—
Sulfureto de arsénico.....	I	—	Tacos de bilhar	I	—
» » carbonio	—	4	Talas de junta (<i>éclisses</i>).....	II	8
» » mercúrio nativo (<i>vermelhão cianobrio</i>).....	I	—	Talco com sulfato de cobre (<i>para tratamento de plantas</i>) ..	II	9
» » sódio	I	—	» em folha	I	—
			» » pó	I	—
			Talhas de barro para vinho ..	I	1

* Vide 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
Talhas de folha de flandres....	I	—	Tela betumada, alcatroada ou asfaltada.....	IV	8
Tamancos.....	I	—	Tela-coiro.....	I	—
Tamaras.....	I	—	Telas metálicas.....	I	—
Tambores de ferro.....	II	1	» <i>preparadas para pintura</i>	I	—
Tampos de vasilhame.....	II	3	Telha de ardósia.....	IV	8
Tangerinas frescas	I	9	» » <i>barro vidrada</i>	I	—
Tanino.....	I	—	» » <i>não designada</i>	IV	8
Tanques de ferro.....	II	8	» » <i>vidro</i>	I	—
Tapeçaria (<i>excepto a de seda</i>)	I	—	» » <i>metálica</i>	II	8
» <i>de seda</i>	I	—	Telhões de ardósia	IV	8
Tapetes de peles.....	I	—	» » <i>barro vidrados</i>	I	—
» <i>não designados</i>	I	—	» » <i>não designados</i>	IV	8
Tapioca.....	I	—	» » <i>vidro</i>	I	—
Taras não designadas que conservem cheias ou vazias igual volume e que sejam frageis.....	I	1	» » <i>metálicos</i>	II	8
» <i>não designadas que conservem cheias ou vazias igual volume e que não sejam frageis</i>	I	1	Tenders armados (<i>carregados sobre vagões</i>) (<i>Tarifa Geral, Capítulo xv</i>).....	—	—
» <i>não designadas cujo volume se reduza quando vazias</i>	II	1	Tenders circulando sobre as suas proprias rodas (<i>Tarifa Geral, Capítulo XVI</i>).....	—	—
Taráras montadas ou não sobre rodas	I	10	Tenders desmontados.....	I	—
Tartaro (<i>sarro de vinho</i>).....	I	—	Tensores de rosca (<i>tornos, ferramenta</i>).....	II	10
Tartaruga em bruto.....	I	—	Terebentina comum (<i>agua-raz</i>)	I	—
» » <i>obra (natural ou imitação)</i>	I	—	» <i>refinada (medicinal)</i>	I	—
Teares.....	I	10	Terra de ourives (<i>ou de indústria, escovilha</i>)	I	—
Tecidos de seda.....	I	—	» <i>(varredura) de cereais</i>	III	11
» <i>metálicos</i>	I	—	Terras cárantes em bruto	IV	8
» <i>não designados</i>	I	—	» <i>manipuladas</i>	I	—
Tecum (<i>linho da Baía</i>) com pre- paro ..	I	10	» <i>preparadas</i>	I	—
» » » » <i>em bruto</i>	II	10	» <i>não designadas</i>	IV	8
» » » » <i>obra</i>			Tesouras mecânicas	I	10
não designada.....	I	10	» <i>não designadas</i>	I	—
		15	Tijolos de barro.....	IV	8
		15	» » <i>vidro</i>	I	—
			» » <i>silico-calcarios</i>	IV	—
			» <i>não designados</i>	II	8

Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis	Designação das mercadorias	Classes da Tarifa Geral	Números das tarifas especiais internas aplicaveis
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>lenha</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
» » » » não designadas	I	—	Tremoços.....	III	11
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	—
» não designadas.....	I	—	Trigo.....	IV	11
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	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	—
» » tornear.....	I	10	» » zinco.....	I	8
Toros de eucalipto por descascar.....	II	3	Tuniz (<i>cotão de lã</i>).....	II	—
» » pinho nacional por descascar.....	II	3	Turbinas.....	I	10
Torradores de café.....	I	—	Turfa.....	IV	8

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
Unguentos.....	I	—	Vagões de caminho de ferro armados (<i>carregados sobre vagões</i>) (<i>Tarifa Geral, Cap. xv</i>).....	—	—
Unhas (<i>cascos</i>) de animais em bruto	II	8	Vagões de caminho de ferro circulando sobre as suas próprias rodas (<i>Tarifa Geral, Capítulo xvi</i>)	—	—
” (<i>cascos</i>) de animais em obra.....	I	—	Vagões de caminho de ferro desarmados (<i>tanto a caixa como o leito</i>).....	I	—
” (<i>cascos</i>) de animais trituradas	IV	8	Vagões para mudanças (<i>vidé Camions</i>)	—	—
Unicornio.....	I	—	Vagonetes	I	8
Unto	I	—	Valeriana	I	—
Urnas fúnebres (<i>caixões</i>) vazias	I	—	Varas.....	II	3
Urzéla.....	I	—	” de castanho rachadas...	II	3
Utensílios de agricultura <i>não designados</i>	II	10	Varredura de celeiro (<i>limpadura</i>)	III	11 15
” <i>à artes ou ofícios não designados</i>	II	—	Vaselina	I	—
” <i>à cosinha, não designados</i>	II	—	Vasilhame de madeira desarmado <i>não designado</i>	II	1
” <i>à jardinagem não designados</i>	II	—	” <i>à madeira não designado</i>	I	—
Uva esmagada em vasilhame simples de madeira	IV	2	Vasos de barro <i>não designados</i>	I	8
Uvas passadas.....	II	9	Vassouras de esparto e palma	II	10
” verdes.....	II	9	Veículos para transportes terrestres, <i>não designados desmontados</i>	I	—

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

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
Vinhos não designados, em barris simples ou ôdres.....	IV	2 15			
Vinhos não designados, em va-					
silhame simples de madeira,					
não designado.....	IV	2 15	Water-closets (<i>retretes</i>).....	I	—
Vinhos não designados, em va-					
silhame duplo de madeira ou					
qualsquer vasilhas não desi-					
gnadas nos dois artigos ante-					
cedentes.....	II	2 —	Xarão.....	I	—
Visceras de animais.....	I	— —	Xaropes (<i>medicinais</i>).....	I	—
Visco.....	I	— —	» (<i>bebidas refrigerantes</i>).....	I	2 —
Vitelas (<i>Tarifa Geral, Cap. XIV</i>).....	—	5 —	Xerva (<i>vidè Cherva</i>).....	— —	—
Vitrais (<i>vidraça pintada</i>).....	I	— —			
Vitrines.....	I	— —			
Vitriolo (<i>ácido sulfúrico</i>) *.....	III	4 —			
Volfram (<i>minério</i>).....	I	— —			
Volumes de peso inferior a 100					
quilogramas por metro cúbico					
(<i>Tarifa Geral, Art. 60.º</i>).....	—	— —	Z		
			Zarcão (<i>óxido de chumbo</i>).....	I	—
			Zincô 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 pi-</i>		
			<i>llhas 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 peso 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 4.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 41.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 PÚBLICO**2.º ADITAMENTO Á 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 excluidas desta determinação as assinaturas requisitadas com consignação especial de validade para serviços e corretores de hoteis, 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 serviços ou dos proprietários dos hoteis, 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
DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

MODIFICAÇÃO Á 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.

O Engenheiro Director

Alvaro de Castelões

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 **Iouza** 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 Castelões



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 Capítulo II da Tarifa de despesas acessórias, em vigor dèsde 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.

O Engenheiro Director,

Alvaro de Castellões

D 1.039
Exp. T 580

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 Espanha

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.

Desde a mesma data, a estação do Porto, que figura no § 2.º daquela tarifa, será substituída 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 áquele 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 aquela tarifa.

Porto, 27 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões.

D. n.º 1041

Exp. T n.º 345

REPÚBLICA



PORTUGUESA

Ministério do Trabalho e Previdencia Social

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 PÚBLICO

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 II 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 II, de grande velocidade.

Porto, 27 de Dezembro de 1916.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castelões

D n.º 1042
Exp. T n.º 348

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

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 7º, do Capítulo III, da Tarifa de despesas acessórias, em vigor, será aplicado com as sobretaxas seguintes:

100 %	para as mercadorias de 1.ª e 2.ª classes da Tarifa geral
50 %	» » » 3.ª » 4.ª » » »

ESTACIONAMENTO DE VAGÕES

Tornando-se necessário abreviar quanto possível 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 consignatários 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 consignatários, 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 prazo de 3 horas deve ficar concluída 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-seão os respectivos direitos, 10 centavos por tonelada e operação.

São exceptuadas destas disposições as remessas de animais, matérias perigosas, veículos e massas de peso indivisível 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 for 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 Públíco», ficam em vigor as disposições da Tarifa de despesas acessórias, em aplicação desde 15 de Julho de 1914 e seus aditamentos.

Porto, 12 de Janeiro de 1917.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castelões



REPUBLICA 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 prasos 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



REPUBLICA PORTUGUESA

Ministério do Trabalho e Previdência Social

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

AVISO AO PUBLICO

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.

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 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 PÚBLICO 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.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castelões

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

1.º ADITAMENTO Á 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 sêlo 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 Castilões

D n.º 1058

Exp T n.º 1056



REPÚBLICA PORTUGUESA

Caminhos de Ferro do Estado

DIREÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO 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 PÚBLICO”** 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,
Aloar de Castellões.

D.-1061

Tráfego—Exp. T.-1027



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

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.º 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.º As notas de expedição relativas a estes transportes deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes das remessas.

3.º 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.º A carga, descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

5.º 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.º 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 sêlo 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.º A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por acidentes, 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 PÚBLICO D n.º 1:021, de 11 de Setembro do ano findo, continuando em vigor, em tudo o que não for 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 Castelões

D n.º 1069

Exp. T n.º 580

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO 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	Prazo de validade	Preços		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Régoa	1	828	-\$	815
Porto	3	3874	2898	2808

São aplicáveis 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 autorizada a perceber nas suas linhas.

Porto, 24 de Maio de 1917.

O Engenheiro-Director
Álvaro de Castelões

D 1070

Exp. T n.º 580

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 QUILÓMETRO — 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 aplicaveis 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 constituída 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 facultade de não fazer estes comboios especiais.

Para a realização 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 despésas acessórias.

Porto, 29 de Maio de 1917.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões

D. n.º 1:071

Exp. T n.º 580

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 Públiso" 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 1072

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 fracção 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. Idenicamente 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-seão 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:

CONDICÃO 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 deste direito, quando os grupos procedam de estações que servem cidades.

Porto, 18 de Julho de 1917.

O Engenheiro-Director

Álvaro de Castelões

D—1080

Tráfego—Exp T—580

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..... 6018

Minimo de percurso..... 200 quilómetros

Nestes preços não estão incluídas as despêses acessórias, 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 mínimo de 10.000 quilos ou pagando como tal; o que exceder êste peso será contado por fracções indivisíveis de 100 quilos.

Vagões vazios em regresso:

Por veículo e quilómetro..... 603

Minimo de percurso..... 200 quilómetros

Neste preço estão incluídas as despêses 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 período 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 despêses 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 limpresa 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 intermédio 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 prazo 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 despésas 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 à 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 sêlo de chumbo ou cadeados seus.

A Administração será responsável tão sómente pela inviolabilidade dos cadeados ou sêlos, até que se verifique a entrega dos vagões aos consignatários ou seus representantes, não lhe cabendo responsabilidade alguma quando os cadeados ou os sêlos 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 despésas 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 pagará todas as despésas 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 responsabiliza 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, despésas, multas, etc., que se produzam nas Alfandegas por deficiência ou irregularidades nos documentos que devam servir para as operações e formalidades aduaneiras.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Em quanto 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.

O Engenheiro-Director

Trafego

Exp. n.º 1.101

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 Viana, Barcelos, Alfandega e Campanhã para a de Madrid Príncipe Pio.

Porto, 1 de Novembro de 1917.

O Engenheiro Director

Alvaro de Castelões.

D. n.º 1:096
Exp. T.—639

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 — P. quena 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 Cam-
panhã, Amarante, Juncal e Vidago para as de Va-
lencia, Grao e Denia.

Porto, 1 de Novembro de 1917.

O Engenheiro Director

Alvaro de Castelões.

REPÚBLICA



PORtUGUESA

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.