

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers—1894

Annexos d'este numero

Mappas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portugueses até 31 de dezembro de 1893.

Tarifa especial n.º 5 G. V. do Minho e Douro.

SUMMARIO

Movimento e producto da exploração em 1893	129
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban	130
Novas tarifas	132
Contractos	133
Estatísticas	133
O Caminho de ferro de Congo	133
Notas de viagem.—XX—A linha do Estado de França	133
Um mau horario	134
O Guia Official	135
Ao Jornal de finanças do Porto	135
A companhia do caminho de ferro de Guimarães	135
Parte financeira.—Carteira dos accionistas—Boletim da praça de Lisboa, por J. F.—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes.	136 e 137
Patentes de invenção.	138
Reforma de bilhetes	138
Linhas portuguezas. — Linha de cintura do Porto — De Valença a Monsão — Votação honrosa — Conselhos de mestre	138
Linhas hespanholas. — Calatayud-Teruel-Sagunto — Oeste — Cartas de porte — Porriño a Mondariz — Carril a Pontevedra — Linares a Almería — Vigo a Bayona — S. Sebastian a Zarauz — Madrid a Santoña.	139
Linhas estrangeiras. — Austria — Russia	139
Avisos de serviço	139
Arrematações	139
Casas recommendadas.	141
Agenda do viajante	141
Annuncios	142
Horario dos comboios em 1 de maio de 1895.	144
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	144

Movimento e productos da exploração em 1893

SEGUNDO os mappas formulados pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas e que constituem annexo do nosso numero de hoje, o tráfego dos nossos caminhos de ferro, durante o anno de 1893, deu melhores resultados que o de 1892, posto não attingisse ainda o de outros annos, anteriores aos da crise que nos assoberba.

Para o apreciar não se podem tomar as totalidades do movimento, porque n'ellas se dão quantidades repetidas que destroem por completo a base da apreciação, isto é que, sendo a estatística feita por linhas, as quantidades transportadas em cada uma dão-nos o movimento d'essa linha, mas a sua somma com outra ou outras não nos apresenta o movimento das duas, porque ha tráfego commum que em ambas contado isoladamente se contaria no final por tantas unidades quantas as linhas que tivesse percorrido.

Parece-nos que não é demais exemplificar este caso para o pôr ao alcance de algum dos nossos leitores menos versado n'estes assumptos.

Um passageiro que da linha do Sul se dirige á do Minho é contado como uma unidade na rede do Sul e Sueste, outra na linha Urbana de Lisboa, outra no ramal de Cintura, outra em Leste e Norte, e outra, finalmente, no Minho. Se sommamos, pois, as quantidades de todas estas linhas teremos que esse passageiro figura n'ellas como cinco.

Por isso o movimento só representa, n'estas estatísticas, o seu papel especial em relação a cada linha, pelo que o reproduziremos por separado, nos seus dois elementos mais importantes — passageiros e mercadorias por pequena velocidade — comparando-o com o anno anterior.

Foi elle, em:

Passageiros	1893	1892
Leste e Norte.....	1.484.482	1.491.372
Sul e Sueste.....	358.575	354.629
Minho.....	534.736	509.168
Douro.....	334.574	323.438
Povoa de Varzim.....	328.071	308.214
Ramal de Caceres.....	25.704	26.204
Beira Alta.....	192.179	195.224
Guimarães.....	178.936	186.473
Ramal de Coimbra.....	147.812	158.231
Cintra-Torres.....	646.154	547.617
Torres-Figueira-Alfarellos.....	291.411	253.401
Mirandella.....	27.922	25.844
Cintura de Lisboa.....	291.693	174.381
Cascaes.....	385.758	365.881
Urbana de Lisboa.....	872.823	681.683
Vizeu.....	46.696	49.183
Beira Baixa.....	94.015	70.606

E' interessante investigar a razão de algumas das diferenças mais importantes que resultam entre as verbas das duas columnas supra.

Na rede de Leste e Norte a diminuição é de pouca importancia, menos de 0,5 por cento, não obstante vê-se, comparando os productos na estatística de que nos estamos occupando, que ella influiu n'elles, fazendo-os diminuir 9 contos de réis ou quasi 0,9 por cento, e se, na mesma estatística, vemos que a maior diminuição foi em 3.ª classe, concluimos que as classes populares viajaram menos, e ainda que em geral se viajou a menor percurso.

O Sul, o Minho, e o Douro tiveram pequenos augmentos em todas as classes e nos productos. O augmento na Povoa foi importante, 7 %, posto que o producto apenas crescesse 2,7 %.

A Beira Alta perdeu 1,5 % em passageiros de 3.ª, certamente por ter sido menor a emigração d'aquella provincia. Não obstante augmentou em producto, o que indica que o percurso subiu em extensão.

Guimarães perdeu 7.000 passageiros, e cerca de 11.000 o ramal de Coimbra, sendo n'este a maior parte em 3.ª

classe, só se podendo attribuir esta differença á crise, que faz restringir as viagens.

Mas nas linhas de Cintra e Torres-Figueira o movimento augmentou, em todas as classes, n'aquella 98.000 passageiros e n'esta 38.000, certamente pela maior affluencia de viajantes de recreio, na época de banhos e aguas.

Na Cintura de Lisboa o augmento é de 117.000, tendo a sua facil explicação no estabelecimento dos comboios tremvias que principiou em 28 d'agosto de 1893, augmento que se reflecte tambem na linha Urbana, em 191.000 passageiros, visto que aquelle movimento é contado em ambas as linhas.

Finalmente, na linha da Beira Baixa houve a mais cerca de 24.000 passageiros, porque em maio d'esse anno abriu o complemento d'essa linha até Guarda.

Mercadorias	Toneladas em	
	1893	1892
Leste e Norte.....	494.080	534.432
Sul e Sueste.....	168.488	166.073
Minho.....	122.545	119.602
Douro.....	139.946	136.722
Povoa.....	23.214	18.970
Ramal de Caceres.....	18.388	26.792
Beira Alta.....	92.106	89.485
Guimarães.....	28.160	27.951
Ramal de Coimbra.....	27.021	24.682
Cintra-Torres.....	76.411	119.762
Torres-Figueira-Alfarellos....	88.424	101.086
Mirandella.....	21.360	19.381
Cintura de Lisboa.....	51.894	65.593
Cascaes.....	5.076	3.098
Vizeu.....	11.212	10.100
Beira Baixa.....	37.321	26.070

São bem insignificantes os augmentos em algumas linhas e bem consideraveis as diminuições, nas mais importantes, no que se refere a este ramo de trafego.

A explicação que, para estas differenças como para o decrescimento de todo o nosso movimento economico, se encontra na crise que temos atravessado, não nos satisfaz por completo.

A par de transportes que, por motivo da crise, deixam de se fazer, muitos ha que deviam começar a fazer-se por caminho de ferro, se a imperdoavel rotina, um descuro teimoso que muitos tem dos seus proprios interesses, uma como que animosidade contra os progressos da sciencia moderna, não os fizesse preferir ainda outros meios de comunicação.

Pontos ha, no paiz, onde o almocreve ronzeiro ainda monopoliza o melhor dos transportes, e outros existem em que os expedidores chegam a esperar oito dias que o recoveiro lhes venha tomar os volumes, só para se não incommodarem em leval-os ao caminho de ferro.

E se calculamos o preço por uma e outra via, como ainda ha pouco fizemos, achamos que pelo caminho de ferro a remessa custaria a terça parte e chegaria ao seu destino em metade do tempo invertido pela carroça.

A falta de instrucção deve concorrer em grande parte para este resultado, porque ao individuo analphabeto muito mais facil é encarregar das suas encomendas o almocreve com quem está relacionado, e que não lhe exige mais que a indicação verbal do nome e morada do destinatario, do que expedil-as por caminho de ferro, tendo que entregar com ellas um papel escripto, receber outro, envial-o ao consignatario e outros *incommodos* identicos.

Accrescente-se tambem que o recoveiro é muito mais otegido pela lei do que a via ferrea.

A esta exige-se escripturação regular, o pagamento de imposto de transito, de sello, a submissão a regras por vezes complicadas para a adopção de tarifas, isto embora o Estado não tenha dispendido um real com a construcção da linha, com a aquisição de terrenos para ella, com a sua exploração ou conservação.

O recoveiro, esse circula livremente pelas estradas, que o Estado manda, sollicito, reparar quando o rodar da carroça que, fazendo competencia ao caminho de ferro, os rendimentos do mesmo Estado defraude, a damnificam, não dá satisfacções dos transportes que faz, não paga impostos nem de transito nem de sello, e as suas tarifas fal-as elle á porta de cada freguez, sem consultar *conselhos superiores* nem sequer os do mestre escola lá da terra.

Depois outra razão milita ainda em favor do almocreve: Este é «um pobre homem, que precisa ganhar a sua vida» enquanto que o caminho de ferro, seja explorado pelo Estado ou pertença a companhia particular, é sempre «uma companhia poderosa» no dizer da generalidade, que n'este caso se transforma de ignorante em sabia de leis economicas.

Estas considerações que nos suggeriu a preciosa estatistica, formulada pela 2.^a repartição de obras publicas, impediram-nos de prolongar este artigo com a apreciação do que da mesma estatistica resulta com respeito aos productos e despesas das nossas linhas ferreas.

Fica para outro artigo.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de abril de 1895.

No mez passado foi lançado ao mar um novo navio, o *Rapido*, destinado ao serviço de mala-posta do governo belga, e que foi construido nos importantes estaleiros de Cockerill, de Hoboken. O novo navio fará o serviço entre Ostende e Dover, e tem as seguintes dimensões:

Comprimento total, 313 pés (95.^m397;) comprimento entre perpendiculares, 300 pés (91.^m437;) largura, 38 pés (11.^m582;) largura total, 75 pés (22.^m859;) altura total da quilha até a ponte, 21'9" (6.^m28).

As suas accomodações são pouco mais ou menos semelhantes ás da mala-posta *Marie Henriette*, ha pouco construida. Mas como o *Rapido* tem, em largura, menos 40 pés (12.^m20) do que a *Marie Henriette*, deverá tambem necessariamente ter menos um nó de marcha.

Com a chegada da época dos concursos, voltou-se a tratar com a maior actividade do transporte de pombos correios. A administração dos caminhos de ferro, entendendo, e com razão, que d'ahi lhe advem uma importante fonte de receitas, acaba de tomar varias providencias para assegurar o transporte rapido e regular dos pombos correios.

Para esse fim foram restabelecidos 18 comboios para a reunião dos cestos com os pombos em diversas estações centraes, onde affluem principalmente as expedições d'este genero; organizaram-se ainda novos comboios, e as expedições para a França, que são as mais numerosas, foram modificadas por meio de differentes horarios.

Nas instrucções, que a este respeito foram dadas aos empregados, consigna-se que na Belgica existem mais de quatrocentas communes onde se costuma organizar concursos de pombos correios, e que a maior parte d'essas communes pertencem á Wallonia.

A administração dos caminhos de ferro do Estado, respondendo a uma observação, recentemente formulada por um dos nossos collegas da imprensa, declarou que a suppressão, no seu Guia Official, das indicações relativas aos grandes expressos para Hespanha, Meio Dia da França, Roma, Florença, Veneza, etc., foi resultante da má vontade manifestada pelas companhias estrangeiras, que nunca notificaram em tempo as suas mudanças de horario.

Todas as diligencias effectuadas, no sentido de se obter uma combinação favoravel, pela administração dos caminhos de ferro belgas e pela companhia do Norte, que serviu de intermediaria, foram inuteis, e as indicações existentes foram retiradas do Guia Official, a fim de não induzir em erro os viajantes desprevénidos.

Consta que o conde Legrelle-Rogier, d'uma parte, pela Belgica, e d'outra parte os ministros dos negocios estrangeiros e do *Waterstaat*, pela Hollanda, já assignaram a convenção que regula a união telephonica dos dois paizes, pela ligação da rede telephonica dos Paizes Baixos com a rede de Anvers.

No anno passado houve na Belgica uma tão extraordinaria e excepçional producção fructifera que, por falta de mercados proprios, deixou de se fazer a colheita de muita fructa, que se estragou por completo. N'esta occasião houve um engenheiro que aconselhou aos lavradores a creação de fabricas de conservas, á semelhança do que se faz na Inglaterra.

A administração dos caminhos de ferro encontrou outro remedio para esse mal, tomando, n'esse sentido, varias medidas especiaes a fim de favorecer a exportação das nossas fructas para a Allemanha, onde ellas são apreciadas e teem fortes probabilidades de larga extracção.

No intento de se assegurar da efficacia d'essas medidas, a administração ordenou a todas as suas estações a elaboração d'uma estatistica detalhada das fructas expeditas para além-Rheno.

Essas estatisticas parciaes formarão depois uma estatistica geral, que será organizada nos principios de 1896, e pela qual a administração verá os resultados obtidos e adoptará novas medidas no mesmo sentido, caso ellas se tornem necessarias.

Vae ser modificada a organização das agencias commerciaes que a administração dos caminhos de ferro estabeleceu no estrangeiro.

Já foi supprimida uma d'essas agencias, a de Milão, cuja circumscripção passou para a agencia de Basilea. Em compensação foi creada nova agencia em Elberfeld, na Westphalia. Quanto ás agencias de Francfort sobre o Meno, de Vienna e de Londres, são mantidas, com algumas modificações, nas circumscripções onde ellas exercem a sua acção em favor do commercio belga.

Segundo elle proprio já confessou, o nosso ministro de caminhos de ferro está á frente d'um verdadeiro exercito.

Effectivamente estão debaixo das suas ordens:

Funcionarios e empregados — 6.519; addidos — 1.468; operarios permanentes, — 34.163; operarios *em régie*, — 792; ou seja um total de 42.942 homens.

Diz-se que o serviço da *Red Star Line* vae soffrer uma transformação radical. O serviço Anvers-New-York

será feito por meio de vapores de grande tonelagem e de maior velocidade, passando os antigos barcos a fazer o transporte de gado e de carnes entre New-York e Liverpool.

A administração dos caminhos de ferro badenses vae realizar uma innovação que eu recommendo ao exame do meu excellente amigo L. de Mendonça e Costa. A partir do dia 1 de maio, porá a dita administração á venda coupons kilometricos. Cada serie comprehende 1.000. O custo é calculado, tomando por base o preço d'um bilhete de ida e volta para uma distancia de 1.000 kilometros, sendo de 75 francos para a 1.^a classe, 50 francos para a 2.^a, 31 fr., 25 para a 3.^a.

Estes bilhetes são validos em todos os comboios, e podem ser utilizados em todas as viagens. Mesmo nos comboios expressos, estes bilhetes dispensam o pagamento da sobre-taxa.

Os passageiros que aproveitarem mais de cinco cadernetas de 1.000 kilometros gozarão, em cada caderneta a mais, d'uma redução de preço.

A redução de preços concedida aos portadores d'estas series kilometricas é muito importante: 25 % em 1.^a classe; 24,5 em 2.^a, e 26,5 em 3.^a. Comparada com as tarifas dos comboios expressos, a redução é de 34,1 % em 1.^a; 37,5 em 2.^a e 42,7 em 3.^a.

A caderneta será nominal. Entretanto, poderá servir para toda a familia, para os criados, e até para parentes que estejam, por exemplo, de visita em casa do proprietario da serie, sem que para estas pessoas seja necessario que este ultimo as acompanhe.

Certamente que esta innovação seria bem recebida na Belgica.

Agora, vou dar aos leitores uma noticia original!

Apenas chegam os primeiros dias de calor, é sabido que todos os governos começam desde logo a reeditar as suas ordens relativas a epidemias; — aqui, prohibe-se a importação de roupas; alem, a importação de trapos, etc., etc.

Este anno o regimen das precauções foi iniciado pelo governo dinamarquez, que acaba de prohibir a importação de sementes em saccas que já serviram, provenientes da Russia, da Allemanha, da Belgica e de França.

Tenho realmente curiosidade de saber, confesso, qual a quantidade de sementes que poderá ter sido exportada pela Belgica para a Dinamarca.

Sobre este ponto as estatisticas guardam uma inexoravel mudez, e parece-me que, d'esta vez e ácerca d'isto, não deixam de ter razão no seu silencio.

A furia da regulamentação é, segundo parece, propria de todos os governos do mundo.

N'este momento em que parece estar concluida a paz entre a China e o Japão, é muito natural que estes dois paizes façam, muito brevemente, importantes *encommendas* industriaes á Europa.

A Belgica não exporta grande quantidade de productos siderurgicos para o Japão, pelo menos directamente, mas a China vae-se agora tornar um mercado importantissimo, e ha muitas razões para esperar que, caso o Imperio do Meio dirija á Europa os seus pedidos para construcção de vias ferreas, etc., a Belgica não deixará de ter uma parte bastante elevada nos fornecimentos d'esse genero.

Foi em Seraing que os chinezes completaram a sua educação siderurgica e é portanto muito natural as nossas fabricas não sejam esquecidas.

E' o seguinte o quadro comparativo dos productos siderurgicos expedidos directamente da Belgica para a China e para o Japão, nos annos de 1894 e 1893:

China	1894	1893
Armas.....	fr. 334.140	191.696
Material circulante	ton. 111	91
Machinas	» 421	149
Aço fundido bruto	» —	910
Aços laminados diversos..	» 167	60
Fundições em bruto.....	» 944	306
Ferro usado.....	» 566	80
Fios de ferro.. ..	» 405	50
Traves de ferro.....	» 63	836
Folha de ferro.....	» 2.615	2.585
Ferros laminados diversos.	» 22.931	18.209
Pregos.....	» 578	441
Ferro em obra.....	» 347	34
Japão		
Machinas.....	» 343	3
Ferro laminado.....	» 3.558	1.969
Fundição em obra	» 918	13

A China recebe-nos, pois, por anno, pouco mais ou menos, umas trinta mil toneladas de productos siderurgicos, enquanto que para o Japão não chegamos a fornecer mais da decima parte d'esta totalidade. Se os nossos industriaes se resolvessem a fazer um esforço, que bem necessario se torna, a fim de conquistarem para a nossa industria aquelle paiz, seria essa uma proveitosa campanha, que abriria um novo e importante mercado á nossa expansão industrial.

Para terminar:

Muitas vezes tenho preconizado a organização d'um serviço rapido e directo para transporte, entre Ostende e Dover, de mercadorias em transitio entre a Inglaterra e o continente.

O Estado Belga actualmente está inteiramente preparado para se poder encarregar d'esse serviço. Effectivamente as antigas malas, agora substituidas pelos navios rapidos, podiam facilmente ser transformadas, sem grande dispendio, em *cargo boats*.

Consta-me que o ministerio da Marinha está estudando a questão, e julga-se que tem probabilidades de levar a effeito o projecto. Todavia, é difficil fixar a data da solução, porque depende muito da boa vontade das grandes companhias inglezas de caminhos de ferro que todas estão muito interessadas na manutenção dos serviços de navegação anglo-continental e que, por conseguinte, hão de forçosamente vêr com maus olhos a concorrência do Estado Belga.

Mas —repito— o ministerio da Marinha tem fundadas esperanças na realização do projecto.

A. Urban.

NOVAS TARIFAS

Especial n.º 5 —gr. vel.—do Minho e Douro.—Avenças de passageiros. Justamente quando iamos occupar-nos d'esta tarifa, que damos hoje com annexo, chega nos, na interessante *Carta da Belgica* do nosso redactor ali, o distincto engenheiro da direcção do Grande Central, uma referencia á nova tarifa, bem parecida á portugueza, que o grão-ducado de Baden vae pôr em vigor.

A adopção de uma tarifa n'este genero é de incontestavel vantagem para todos os centros commerciaes ou

industriaes de onde irradiam viajantes de commercio, e, no nosso paiz, a implantação, no Norte, d'esta tarifa, já ha annos em vigor nas linhas do Sul e Sueste, corresponde á satisfação dos insistentes desejos da Associação Commercial do Porto.

Esta tarifa substitue, por vezes com vantagem, a dos bilhetes de assignatura e a de viagens circulatorias, dando ao publico as maiores facilidades para as suas digressões nos caminhos de ferro.

Se fazemos uma rapida comparação com as bases da tarifa allemã, a que acima nos referimos, vemos que, mais felizes do que os viajantes badenses, os nossos teem uma redução de 29 por cento de desconto no custo dos bilhetes de avença.

O que não ha aqui é a concessão do bilhete servir para toda a familia, e cremos que mesmo lá isso não durará muito tempo, attentos os abusos a que indubitavelmente dará lugar.

Madeiras para Hespanha.—Devido ás bem conduzidas negociações do actual director da companhia real, Mr. Boyer, a companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante acaba de combinar com a linha portugueza uma tarifa de grande vantagem para uma parte importante do nosso commercio.

A exportação das nossas madeiras para Hespanha, outr'ora tão prospera, ia definhando, nos ultimos tempos, apesar do tratado de commercio beneficiar este producto, devido ao elevado preço, 30 pesetas, porque a companhia hespanhola fazia pagar o transporte de cada 1.000 kilogrammas procedentes da fronteira de Badajoz.

Aquelle preço não deixava que as madeiras portuguezas chegassem aos pontos de Hespanha onde são utilizadas, especialmente para a entivação de minas, e onde se fazia d'ellas grande consumo, como Peñarroya, Belmez, Almadenejos, Almendralejo, Llerena etc.

A nova tarifa facilita este acesso e dará bons resultados aos nossos madeireiros e ás duas companhias, visto que os seus preços permitem levar as madeiras a esses e outros pontos com economia superior a 100 pesetas por wagon.

Daremos com o proximo numero esta nova tarifa.

E, a respeito d'ella celebremos um novo systema inaugurado pelo actual sr. ministro das obras publicas, que inteiramente louvamos.

Sendo lhe apresentado o projecto d'esta tarifa, s. ex.^a approvou-o immediatamente, embora com character provisorio, mandando ouvir sobre elle as corporações consultivas, mas sem que isso impeça que a tarifa entre em vigor.

Assim, percebemos. O commercio não ficará por longo tempo privado dos beneficios que a tarifa lhe offerece, e entretanto, se os conselhos superiores lhe descobrirem qualquer inconveniente, sempre será tempo de introduzir na tarifa qualquer modificação possivel.

Peixe fresco, fructas e outros generos frescos.—Foi resolvido que, nas expedições taxadas pelas tarifas especiaes n.ºs 1 e 13 de grande velocidade da companhia real, se prescinda da exigencia de acondicionamento do genero em caixas ou canastras resguardadas com grades de pau, uma vez que o expedidor isente a companhia de responsabilidade pelas avarias que, por este facto, a mercadoria possa soffrer.

Bilhetes d'Elvas para Madrid.—Vae ser substituida a actual tarifa M. L. n.º 6 de grande velocidade, supprimindo se os bilhetes simples entre as estações de Portalegre a Elvas e as de Valencia a Caceres e Madrid, e conservando só os de ida e volta de Elvas para Valencia e Caceres e para Madrid, ou vice-versa.

Em Hespanha.—Não se sabe até que ponto irá a guerra que se fere entre a companhia do Norte e M. Z. A. desde a abertura da linha de Valladolid a Ariza.

Especialmente esta ultima companhia tem posto successivamente em vigor um jogo de tarifas tão reduzidas, tendentes a arrancar trafego da linha do Norte pelas suas vias, que se póde dizer vae chegando ás ultimas reduções em preços de transporte.

Desde hoje começa a vigorar uma nova tarifa temporaria, n.º 6 para transporte de mercadorias de todas as qualidades, excepto farinhas, cereaes, azeite, fructas verdes, hortaliças, sal e vinhos, cujos preços são extraordinariamente reduzidos.

De Madrid a Zaragoza, 341 kilometros, custa o transporte 12 pesetas, o que representa apenas 3,51 centimos por kilometro; de Valladolid a Madrid, 460 kilometros, 10 pesetas, o que dá apenas 2,17 centimos por kilometro, e de Valladolid a Zaragoza 8 pesetas, que, por 391 kilometros, reduz o typo kilometrico a 2,04, ou menos de 4 réis por kilometro em moeda portugueza, ao par.

Esta tarifa é valida *por um mez*, mas continuará em vigor enquanto a companhia não annunciar a sua annullação com oito dias de antecedencia. Quer dizer, é uma verdadeira tarifa de combate.

CONTRACTOS

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes celebrou contractos com os srs:

Alves Diniz, Irmão & C.^a, para o transporte de varias mercadorias de Lisboa (Santa Apolonia) e Sacavem para Coimbra, Porto ou mais alem, no praso de um anno;

Antonio Marques Rodrigues, para o transporte de 300 toneladas de farinha, sementes, farellos, cabecinha e limpadura, das estações de Lisboa (Santa Apolonia), até Povoia, para as de Coimbra, até Porto e linhas de Minho e Douro;

D. Manuel de Alba, negociante em Badajoz, para o transporte de 600 toneladas de coque da estação de Lisboa (Santa Apolonia) para a de Badajoz, no praso de um anno;

Jules Froehling & C.^a, para o transporte de trapo, 500 toneladas, de Santarem para qualquer destino, ou de qualquer procedencia para Santarem.

Estatisticas

Bilhetes de assignatura.—E' interessante a seguinte nota dos bilhetes de assignatura que teem sido tomados para as linhas de Cintra, Cascaes, Cintura e Leste, durante os ultimos quatro annos.

Annos	Cintra	Cascaes	Leste e Cintura	Total
1891	318	109	—	427
1892	122	113	—	235
1893	290	270	30	590
1894	318	318	92	728

Este ultimo numero subdivide-se em:

1. ^a classe.....	75
2. ^a "	444
3. ^a "	209

Como se vê, a procura d'estes bilhetes vae em progressivo augmento e o mais curioso é que as duas linhas de Cintra e Cascaes estão em egualdade de numero ha dois annos. A classe preferida foi sempre, a 2.^a

O CAMINHO DE FERRO DO CONGO

Está já aberto á exploração um lanço d'esta linha, que corresponde á urgentissima necessidade de rapidas communicações n'aquelle ponto do territorio do Estado Livre, em que o Congo, precipitando-se em successivas cachoeiras, desde o lago Stanley até Matadi, deixa de ser navegavel, n'um percurso de 175 kilometros, para embarcações de qualquer especie.

Este primeiro lanço, que tem uma extensão de cerca de 40 kilometros, começa em Matadi e termina na estação de Kenge-Lemba.

Matadi está situado na margem esquerda do Congo, a 140 kilometros da sua embocadura. Até este ponto, onde o rio mede 750 a 1.200 metros de largura, podem os navios de maior tonelagem chegar com facilidade. E, garantidos os transportes rapidos d'este ponto até Stanley-Pool, onde o rio retoma o seu curso natural, ficam, por esta fórma, asseguradas as communicações, por via maritima e terrestre, em toda a bacia interior do Estado Livre do Congo, completamente atravessada pelo grande rio africano.

O traçado do lanço, de que falamos, parte, portanto, de Matadi, e segue a margem fluvial até a confluencia do rio Mpozo, no quarto kilometro do percurso.

Logo ao sahir da estação de Matadi, a via ferrea sobe uma encosta, que avança sobre o rio, em fórma de promontorio; desce em seguida o contraforte do lado opposto e entra n'um valle, que atravessa n'uma ponte de 20 metros e onde fórma uma curva de 50 metros de raio. D'ahi por diante segue, sem interrupção, até o Mpozo, o flanco do massiço que fórma a margem esquerda do Congo. N'este ponto a altitude do nivel regula por 61 metros.

Partindo do confluyente do Mpozo, a via continúa pela margem, n'uma extensão de mais 4 kilometros, atravessando, por fim, o rio n'uma ponte de 60 metros de comprimento, situada ao kilometro 8. Segue por algum tempo a margem direita, e depois, transpondo o barranco da Missão, n'uma ponte metallica, embrenha-se n'um desfiladeiro; volta, de repente, para leste, e começa a ascensão da encosta de Palaballa, o maior obstaculo que os engenheiros tiveram que vencer. Na passagem da montanha, ao kilometro 16, por uma trincheira de 13 metros de profundidade, e a uma altitude de 250 metros, a via ferrea encontra-se, pouco mais ou menos, ao nivel do lago Stanley.

Das gargantas de Palaballa o caminho de ferro desce ao rio Mia; chega, no kilometro 26, á região das planicies, e d'ahi torna a subir, gradualmente, até Kenge-Lemba, no kilometro 39, a uma altura de 260 metros.

Para se fazer uma idéa das innumeradas obras d'arte que, n'este percurso difficil, se tornou necessario realizar, basta dizer que, da estação de Mpozo á de Kenge ha cerca de duzentos aqueductos e vinte e seis pontes, n'um trajecto de extensão relativamente diminuta.

Até Kenge está hoje em exploração o caminho de ferro do Congo, mas o assentamento da via já attinge actualmente o kilometro 75.

NOTAS DE VIAGEM

XX

A linha do Estado de França

Quando, em 1889, eu descrevi aqui uma viagem a Paris, disse então que informações que recebera em transito me haviam assegurado que a linha do Estado era uma das mais apreciaveis da França.

Não quiz pois, agora, deixar de a percorrer, e de dia, o que para mim representava o sacrificio de menos um dia de permanencia em Paris, mas sacrificio que me foi bem recompensado pela agradável viagem que fiz.

A linha do Estado francez parte da estação de Montparnasse, situada a meio do boulevard d'este nome, margem esquerda, a velha estação do Oeste, cuja importancia foi destruida com a construcção da nova estação de St. Lazare, mas que conserva ainda a vantagem de ser a que mais rapido trajecto offerece para Versailles, da qual dista apenas 11 kilometros.

A estação nada tem que nos mereça menção especial, porque nem mesmo o seu movimento de comboios é caso extraordinario n'uma estação parisiense.

O material do Estado tambem pouco difere do nosso, mais bem conservado, boas machinas, serviço muito regular, muito pontual.

A' sahida da estação, a linha dirige-se em recta para as fortificações e, ao passar entre os fortes de Vanves e de Issy, inflecte para a direita, approximando se da curva do Sena e da linha de Puteaux ao campo de Marte.

Aos dois lados da via acompanha-nos a interminavel successão de pequenas povoações, entremeadas de arvoredos, que são como os satellites d'aquelle fulgurante planeta que se chama Paris.

Clamar, Meudon, com o seu bello bosque, Bellevue, que atravessamos, a floresta de St. Cloud, ao longe, á direita, Sèvres, com a sua montanha coberta de casinhas de uma elegancia extraordinaria, e a sua grandiosa fabrica das mais afamadas porcelanas, são os deliciosos companheiros n'esta viagem, fazendo-nos lamentar menos a despedida da famosa torre Eiffel que vemos desaparecer ao longe.

Em breve vemos a linha de Versailles a St. Lazare, e logo entramos n'um tunnel, á sahida do qual se nos depara a bella villa de Luiz XVI, cujo parque atravessamos, pela esquerda do palacio, proximo do famoso lago dos Suissos.

O terreno um pouco montanhoso offerece-nos variados e interessantes aspectos.

Em Chartres grande cruzamento de linhas, umas pertencentes tambem ao Estado, outras á companhia do Oeste.

A's 10 horas e meia preparemo-nos para almoçar no bello carro restaurante que vae no comboio.

E' uma grande commodidade que a direcção do *Etat* introduziu ha pouco nos seus expressos.

Passa-se n'uma estação para este carro e tem-se uma hora para comer um excellente almoço, que custa apenas 4 francos, com vinho e café.

O carro tem lugar apenas para 24 pessoas de 1.^a ou 2.^a classe n'uma sala e igual numero dos de 3.^a em outra, pelo que se torna necessario tomar o lugar com antecedencia logo nas primeiras estações, o que se consegue por meio de umas senhas que se dão no restaurante.

O serviço é farto e bem feito e Mr. Bonnet, o empresario do restaurante e dos buffetes de Niort e Courtaulin satisfaz bem os seus freguezes.

A' sobremesa, entre duas fumadas de charuto, passada a estação de La Chartre sur le Loire, vejo á direita que a montanha, onde a localidade d'este nome assenta, está perfurada, formando habitações, exactamente como as dos gitanos em Granada.

Mais adiante, e passadas duas pontes sobre um braço do Loire, abrem-se vastas planicies verdes que nos acompanham até a margem do rio, de onde passamos para o outro lado por uma grandiosa ponte tubular de

14 tramos. E' lindo o aspecto da cidade de Saumur que vemos do comboio, á direita.

Passada a ponte, temos um tunnel, durante a passagem do qual as carruagens são illuminadas a gaz, e sahido elle, vemos que o comboio segue pela margem de um rio, o Thouet, até que, na estação de nome parecido, Thouars, o atravessamos por um notavel viaducto de 261 metros de extensão e 38 d'altura sobre a agua.

O valle é pittoresco em extremo.

Em Niort separa-se em dois o nosso comboio, seguindo para a direita a parte que vae para La Rochelle, La Pallice e outras afamadas praias do oceano, e continuando o nosso para o sul, onde, em Saintes, se nos vem juntar os passageiros que veem d'aquellas mesmas localidades e de Nantes pela linha de Rochefort.

Em Saintes tinhamos meia hora para jantar, das 6 ¹/₄ ás 6 ³/₄, mas preferivel é fazel-o no restaurante ambulante até Pons, não só porque muito mais descansados comemos, tendo para isso quasi uma hora, como porque o serviço é bom e a comida em viagem n'um bello carro commodo e elegante é sempre agradável.

Os guardas da linha, mulheres bem vestidas e de apparencia saudavel, protegem o comboio á sua passagem, collocando-se a meia da via com a bandeira vermelha desfraldada. Este uso, que só conheciamos em Hespanha, produz uma certa boa impressão no viajante que faz reparo n'elle, dando lhe a entender que, enquanto o comboio se affasta, alguém fica vigilante na linha, impedindo que outro avance sobre elle.

Até Bullant, onde deixamos os passageiros que vão, por Cognac, a Angoulême, seguimos pela margem direita do Charente, margem ridente e pittoresca que n'aquelle ponto deixamos, passando o rio sobre uma ponte, para tomarmos o valle da ribeira sua affluente, a Seugne, que nos vae acompanhando até Pons, estação de junção da linha de Royau, e pittoresca e luxuosa praia de banhos da foz do Gironde, uma das mais notaveis e frequentadas da França.

De novo se nos depara uma ponte em que galgamos a Seugne, e outra o Tende, continuando na margem d'aquelle ribeira até depois de Jouzac, de onde seguimos, entre pequenas montanhas, a atravessar o Dordogne, e, entrando pouco depois na linha da companhia de Orleans, eis-nos em Bordeus ás 10 e meia da noite.

A velocidade do comboio entre Paris e Saintes é de uns 54 kilometros por hora, em média, gastando-se 10 horas e 18 minutos no percurso de Paris áquelle ponto, 492 kilometros, e perdendo-se 1 hora e 12 minutos em paragens.

De Saintes a Bordeus o trem é mixto, invertendo 3 horas e 43 minutos em marcha e paragens (127 kilometros), detendo-se em todas as estações.

O comboio mais rapido d'esta linha, o unico expresso em todo o percurso, é o que sae de Paris ás 9 e 45 da noite, levando só 12 horas no percurso a Bordeus, mas n'esse não me convinha seguir, porque o que eu queria sobretudo era ver a linha que é, não ha duvida, das mais interessantes que tenho percorrido.

Um mau horario

Ha por vezes, n'esta particularidade do serviço de exploração das linhas ferreas, singularidades que ninguém percebe e de que só se encontraria explicação se o seu fim fosse prejudicar o publico e o proprio caminho de ferro, sem proveito para ninguém.

Está n'este caso o horario da linha de Medina del Campo a Salamanca.

Uma linha que tem apenas dois comboios ascendentes e dois descendentes, e que n'um e n'outro extremo liga com outras linhas, parece que devia fixar-lhes o horario de fôrma que estabelecesse o maior numero de ligações possível, para que os seus comboios não só servissem aos interesses locais, no percurso que atravessam, como ainda utilisassem aos passageiros que quizessem seguir a pontos mais distantes.

E' esta uma regra rudimentar de exploração de vias ferreas, e não sabe muito quem a sabe.

Ora a linha de Salamanca-Medina tem, como dissemos, dois comboios, mas a um só d'estes deu marcha combinada com os das outras linhas suas confinantes — e, pelo visto, parece que o faz com sacrificio — o outro acha-se absolutamente isolado de toda e qualquer ligação, tão isolado que, dir-se-hia, foi posto *ad hoc* para não servir senão para o trafego interno.

Este comboio sae de Salamanca ás 4 h. e 56 m. da tarde, é um mixto, e vae chegar a Medina ás 8 h. e 10 m. da noite, isto é, 6 minutos depois de ali passar o Sud-express, com o qual podia ligar sem o menor sacrificio, se partisse de Salamanca 10 minutos mais cedo ou se accelerasse a marcha ganhando este tempo.

Mas porque é este comboio a tal hora? Ignora-se.

Em Salamanca não tem que esperar o mixto de Ciudad Rodrigo, que esse chega ás 9 h. e 39 m. da manhã, nem o de Peñaranda, que chega também ás 8 h. e 52 m. da manhã.

Em Medina não utiliza a nenhum descendente do Norte, nem aos de Medina a Zamora, nem a qualquer da linha de Villalba, não tem ligação alguma.

Em nenhum dos extremos é obrigado, pelo serviço de *lacet*, a esse horario, porque em Salamanca chega de manhã e parte de tarde, e em Medina chega de noite e parte de manhã.

Não ha, pois, o menor motivo para este horario que parece só escolhido para prejudicar Salamanca, e os viajantes que, chegando ali de Portugal no correio, quer de Barca d'Alva, quer de Villar Formoso, ás 10 h. da noite, poderiam ficar na cidade até o dia seguinte ás 4 h. da tarde, tomando então o comboio que os levaria a Medina a utilizar o Sud-express, com o que recuperariam o tempo da visita a Salamanca, enquanto que, pelo horario actual, teem forçosamente que perder 24 horas se quizerem visitar a velha cidade universitaria, ao que nem todos se resolvem.

Não sabemos se as auctoridades e corporações de Salamanca já repararam n'isto. Se o não fizeram, ali lhes fica a lembrança.

O GUIA OFFICIAL

Vae apparecer completamente reformado o *Guia Official* dos caminhos de ferro de Portugal.

O fundador d'esta publicação, o activo e intelligente inspector da direcção fiscal do governo, sr. José Duarte do Amaral, entendeu dever convidar para a empresa o director d'esta *Gazeta*, o qual, apesar dos seus muitos trabalhos, acceitou o encargo de, em coadjuvação com o sr. Amaral, continuar a publicação, reformando-a, porém, de maneira a collocar a em situação de se poder classificar de um bom guia de caminhos de ferro.

O livro duplicará de numero de paginas, e melhorará consideravelmente em papel, feito em especial para esta publicação pelas fabricas do Prado e da Abeleira.

A parte typographica, completamente refundida e em typo novo, será, esperamol-o, perfeitamente executada, apresentando na disposição das tabellas algumas novi-

dades, segundo as melhores publicações d'este genero no estrangeiro. Assim, as horas de noite, desde as 6 da tarde até as 5 horas e 59 minutos da manhã, serão designadas por caracteres mais grossos, com typo especialmente fundido para este fim na Imprensa Nacional. Para maior clareza ainda, o tempo, das 8 da noite ás 4 da manhã, será designado como *noite*, em lugar de *tarde* ou *manhã*, que para alguns estabelecia confusão, como quando se trata da meia noite, que designada por *12 manhã* muitos imaginam ser meio-dia.

Os quadros de horarios serão numerados e com referencias de uns para outros, de fôrma a poder-se estabelecer com a maior facilidade a ligação de qualquer viagem.

Um grande numero de itinerarios indica a maneira de seguir a viagem entre todos os pontos do paiz e entre este e o estrangeiro, por todas as fronteiras e por todas as vias, com horas e preços.

Conterá também um resumo, sufficientemente completo, de todas as tarifas de passageiros, viagens circulatorias com alguns itinerarios já feitos para facilitar a utilização d'estes bilhetes, preços e distancias de Paris ás principaes cidades da Europa, etc.

Um mappa do paiz figurará também no *Guia*, especialmente desenhado por um dos nossos mais distinctos engenheiros e executado em photogravura nas officinas da *Mala da Europa*.

No serviço de publicidade também vae dar-se um grande desenvolvimento, sendo o pequeno livro vendido a bordo, á chegada de todos os vapores que entram no Tejo, com passageiros.

Vistas as ligações que ficam existindo entre as duas empresas, a do *Guia* e a d'esta *Gazeta*, os srs. assignantes d'esta que desejem receber conjunctamente aquelle pagarão apenas mais 500 réis por assignatura, preço inferior ao da assignatura do *Guia* que fica sendo 600 réis annuaes ou 50 réis cada numero.

Confiemos que serão coroados do melhor exito os esforços do nosso director e podemos assegurar que elle não os poupa para que a antiga publicação se torne digna de hombrar com as mais aperfeiçoadas do estrangeiro.

Ao «Jornal das Finanças» do Porto

Com desagradavel surpresa vemos que este jornal, transcrevendo, por completo, o nosso artigo de fundo do numero passado, subtrahiu as iniciaes que firmavam esse artigo, e apenas n'uma referencia disfarçada na sua secção economica e financeira diz que tirou esse artigo do nosso jornal.

Dá-nos muita honra o collega quando se servir dos nossos artigos, mas não é demais pedir-lhe que, sempre que o faça, siga o melhor costume de citar a origem junto do mesmo artigo, e não cortar a assignatura que o acompanha.

Bem sabemos que nos vae dizer que foi omissão involuntaria e por isso já d'aqui o desculpamos, por esta vez.

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

O relatorio d'esta companhia que vae ser presente á assembléa geral, que se ha de realizar em 13 do corrente, já se acha distribuido.

O movimento de passageiros e mercadorias e o producto total do trafego é dado, n'este relatorio, desde o

começo da exploração, apresentando os seguintes resultados:

Annos	Numero de passageiros	Toneladas de mercadorias	Producto total
Em 1884.....	117:444	9:910	38:395\$105
» 1885.....	125:850	15:219	42:620\$598
» 1886.....	138:244	17:296	46:317\$220
» 1887.....	145:454	19:976	52:066\$380
» 1888.....	153:971	22:461	56:946\$550
» 1889.....	165:982	21:336	57:605\$464
» 1890.....	177:798	22:918	59:273\$400
» 1891.....	177:723	25:532	61:410\$470
» 1892.....	187:765	29:413	64:009\$691
» 1893.....	178:976	30:776	67:808\$037
» 1894.....	182:256	29:683	67:583\$523

Como se vê, os resultados de 1894 em relação a 1893 são apenas um pequeno augmento de 3:000 passageiros (os quaes produziram egual receita); as mercadorias, tanto em peso como em producto, conservaram-se estacionarias e a receita tambem não apresenta differença apreciavel.

N'um mappa em que se detalham as mercadorias, por classes, vê-se que houve em 1894 augmento de transporte de carvão, drogas, estrumes, madeiras, sal, legumes, fios, forragens, cal e farinhas, e diminuição em vinhos (muito importante), mineraes, taras, marmores, forragens, cereaes, etc.

A despesa, que fôra de 25:920\$547 réis, em 1893, desceu a 25:591\$106 em 1894, ficando portanto o saldo de 41:992\$422, superior em 104\$932 réis ao de 1893, do qual deduzidos os encargos restam 8.140\$844 réis, que a gerencia propõe se juntem aos saldos retidos dos tres annos anteriores, formando 24:716\$065 réis, para, conjunctamente com os dividendos suspensos dos annos de 1889 e 1890 (13:500\$000 réis), serem opportunamente distribuidos aos accionistas.

Sendo as acções apenas 3:000, este saldo daria já para um dividendo de 12\$738 réis por acção ou 2\$123 réis por anno.

O conselho fiscal concorda com esta proposta e propõe mais:

«Que aos srs. Soares Velloso, gerente da Companhia, João Augusto de Sousa, secretario do conselho fiscal, e visconde da Ermida, sub-gerente, sejam confirmadas as auctorizações dadas para reduzir a escriptura publica, e preencher as restantes formalidades para legalizar todos os actos, que necessarios forem á realização da emissão auctorizada pelo governo, em portaria de 4 de março proximo passado, assignar a escriptura de hypotheca da propriedade do caminho de ferro, e seus rendimentos, á garantia da segurança completa do pagamento do capital, juros e amortização da mesma emissão.

«Que a gerencia, com voto affirmativo do conselho fiscal, fique auctorizada a crear 6:000 obrigações do valor nominal de 90\$000 réis cada uma ao juro fixo de 5 p. c., pagavel aos semestres, e amortizaveis dentro do praso maximo de 99 annos, e a sobre ellas effectuar qualquer operação financeira.

«Que tendo o gerente, sr. Velloso, continuado a desempenhar com o maior zêlo e competencia o seu cargo, sem remuneração alguma, desde 1880, bem merece, por esse motivo, um voto de reconhecimento e gratidão, e muito mais pela intelligencia e dedicação com que sempre tem administrado todos os negocios da Companhia.»

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente da assembléa geral da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria e extraordinaria, no escriptorio da Companhia, rua de Passos Manuel n.º 47, no dia 10 de maio proximo, pela 1 hora da tarde, para tratar dos assumptos referidos nas cartas convocatorias.

Porto, 26 de abril de 1895.

O 1.º secretario,

Manoel de Souza Machado.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1895.

Foi muito reduzido e limitado o movimento da nossa praça na quinzena que hoje finda, não se tendo produzido nenhum facto que possa modificar a situação anterior. As inscripções d'assentamento mantiveram-se, com pequenas oscillações, a 36,00, variando pouco as de coupon. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) não tiveram operações, as de 1890 oscillaram entre réis 41\$300 e 41\$500, as de 1888-89 (4 1/2) regularam a 46\$600 réis.

*

As acções do Banco de Portugal, que no principio da quinzena haviam mostrado uma certa animação, tendo attingido a cotação 120\$000 réis, affrouxaram um pouco. As obrigações dos tabacos regularam a 104\$000 réis. As obrigações prediaes de 6 p. c. regularam a 73\$000 réis, as de 5 p. c. a 90\$000 réis. Declinaram um pouco as obrigações Loanda-Ambaca sobre 74\$000 réis, preço das ultimas cotações. Em geral a baixa, mais ou menos accentuada, incidiu sobre os titulos, que entram nas operações da nossa bolsa, que aliás tiveram pouca procura.

*

A divida externa portugueza conservou-se nas praças de Paris e Londres entre 25 e 25,12, tendo, porém, nos ultimos dias flexionado para 24,75. O externo brasileiro tambem soffreu oscillações, tendo declinado lentamente de 76,12 para 75,37.

*

A taxa do desconto do Banco de Portugal mantem-se a 6 p. c. e no mercado a 5 1/2 p. c.

*

Os ultimos paquetes do Brazil teem trazido grande numero de compatriotas nossos, que veem de visita ás terras da sua naturalidade. Parece que quasi todos veem em boas condições de fortuna, trazendo consigo valores de certa importancia. Muitos seguiram para o norte, alguns, porém, demoraram-se em Lisboa, ostentando um certo bem estar, indicio animador de que trazem fortuna.

*

Está finalmente publicado o decreto regulando o commercio de vinhos nas possessões ultramarinas. Este decreto foi muito discutido e a sua redacção definitiva só foi feita depois de ouvidas e muito ponderadas as opiniões das entidades mais competentes e mais auctorizadas. Os direitos de importação dos vinhos nacionaes são reduzidos provisoriamente a 10 réis por decalitre. Foram augmentados em 50 p. c. para as possessões da costa occidental os direitos estabelecidos para as aguardentes simples, inferiores a 24º Cartier, para as aguardentes preparadas, quer estrangeiras quer nacionalizadas. E' mantido o beneficio differencial para os productos nacionaes. E' prohibida a importação de quaesquer productos com destino ou applicação á distillação d'aguardente ou alcool de qualquer graduacão.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	41 1/2	41 7/16	Desconto no Ban-	
» cheque...	41 5/1	41 1/4	co de Portugal.	6 0/0
Paris 90 d/v.....	690	691	No mercado.....	5 1/2 0/0
» cheque.....	692	693	Agio B. Ayres ..	269
Berlim 90 d/v....	282	283	Cambio Brazil ..	9 1/2
» cheque...	285	286	Premio da libra..	1.300
Francfort 90 d/v..	282 1/2	283 1/2		
» cheque	285 1/2	286 1/2		
Madrid cheque...	1.025			

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

ABRIL														
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	—
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.....	36,05	36,20	—	36,14	36,10	36,10	36,07	36,02	36,10	36,10	36,10	36,08	36,05	—
» coupon.....	36	36,05	36,10	36,15	36,10	36,14	—	36,10	36,12	36	36,10	36	36	—
Divida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4 0/0 1888, premios....	15.950	15.950	—	16.000	16.050	—	—	—	—	—	—	—	16.100	—
» 4 1/2 0/0 1888 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon.....	41.400	41.400	—	41.300	—	41.300	41.300	41.400	41.300	—	41.500	—	—	—
» 4 1/2 0/0 88-89 assent....	46.700	—	—	—	—	—	—	—	—	46.500	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	104.000	—	—	—	103.000	—	—	—	—	105.000	—	—
Ações B. de Portugal.....	118.500	118.700	119.000	119.200	120.000	120.000	129.000	119.800	119.500	119.500	—	—	—	—
» » Commercial.....	—	—	103.000	—	—	103.000	—	—	—	—	102.000	102.000	102.000	—
» » N. Ultramarino....	52.000	52.000	52.000	—	—	—	—	—	—	—	56.000	—	56.000	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.500	—	—	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	11.000	—	—	11.000	—	—	11.000	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	93.000	—	93.000	—	—	—	—	93.000	93.000	93.000	—	—
» » 5 0/0.....	90.000	90.000	—	—	—	90.000	—	—	—	—	—	90.000	90.000	—
» Comp. Real 3 0/0.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.000	—	27.400	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.000	—	—
» Atravez Africa.....	74.200	74.300	—	74.000	74.000	74.000	—	74.000	—	—	—	74.000	—	—
Bolsa de Paris:														
3 0/0 portuguez.....	25,75	25,68	25,62	25,56	25,53	25,35	25,40	25,37	25,43	25,37	25	25,12	24,87	—
Ações Comp. Real.....	45	—	—	47,50	45	—	45	45	45	—	45	45	—	—
» Madrid-Caceres.....	56	—	58	—	—	—	—	—	—	51	—	—	—	—
» Norte de Hespanha..	105,62	105,25	—	102	103	104	103	103	101,25	102	—	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	156	152,50	157,50	150	150	150	150	149	149	148	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	176	—	165	172	—	170	173,75	170	170	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	118	118	117,75	118	118	—	117	117,50	117	117	118	118	117	—
» C. Beira Alta.....	68,50	68,50	68,50	68	68,50	68,25	—	—	—	70	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	155	150	147,50	—	147,50	—	147	—	145	149,50	—	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)..	244,75	239	238	235,50	234,50	235	234	235	234,50	232	—	—	—	—
Bolsa de Londres:														
3 0/0 portuguez.....	25,37	25,37	25,37	25,31	25,25	25,12	—	25,12	25	25,12	24	24,87	24,37	—
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	66	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.....	64,50	63,50	63	63,75	63	63,50	—	62,50	63	—	—	—	—	—
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
			1895			1894			Totaes		Diferença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilometrias	Kil.	Totaes	Kilometrias	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	Antiga rede	2 8 Abril	690	Réis 58.187:000	Réis 84:328	690	Réis 44.232:573	Réis 64:105	Réis 679.123:000	Réis 680.553:278	—	Réis 1.430:278
	» enova não	9 15 »	»	54.231:000	78:595	»	44.232:573	64:105	733.354:000	724.785:851	8:568:149	—
	garantida.	16 22 »	»	48.202:000	69:857	»	44.232:573	64:105	781.556:000	769.018:424	12.537:576	—
	Nova rede	2 8 Abril	380	6.384:000	16:799	380	4.909:744	12:920	75.257:000	76.384:621	—	1.127:621
	garantida.	9 15 »	»	5.898:000	15:521	»	4.909:744	12:920	81.155:000	81.294:365	—	139:365
Sul e Sueste...	»	16 22 »	»	5.250:000	13:815	»	4.909:744	12:920	86.405:000	86.204:109	200:891	—
	»	12 18 Março	475	11.022:590	23:205	475	13.070:230	27:516	127.487:915	141.819:485	—	14.331:570
	»	19 25 »	»	11.740:210	24:716	»	11.495:820	24:201	139.228:125	153.315:305	—	14.087:180
Minho e Douro.	»	26 1 Abril	»	12.199:395	25:682	»	10.422:505	21:942	151.427:520	163.737:810	—	12.310:290
	»	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	»	19 25 Março	253	4.792:392	18:942	253	4.864:637	19:228	60.920:973	60.315:522	605:451	—
	»	26 1 Abril	»	4.564:148	18:040	»	5.078:287	20:072	64.879:670	65.999:260	—	1.119:590
	»	2 8 »	»	5.251:489	20:757	»	7.651:741	30:244	70.131:159	73.651:001	—	3.519:842
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	»	—	105	—	—	105	—	—	—	—	—	—
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	»	19 25 Fev.	34	790:426	23:247	34	961:463	28:278	7.417:133	7.615:554	—	198:421
	»	26 4 Março	»	914:040	26:883	»	1.741:655	51:225	8.331:173	9.357:209	—	1.026:036
	»	5 11 »	»	1.010:655	29:725	»	1.135:220	33:388	9.341:828	10.492:429	—	1.150:601
Norte de Hespanha.....	»	25 31 Março	3656 Ps.	1.350:493	Ps. 397	3393 Ps.	1.426:389	Ps. 403	Ps. 18.260:697	Ps. 19.726:534	—	Ps. 1.465:837
	»	1 7 Abril	»	1.414:686	386	»	1.527:350	432	19.675:383	21.253:884	—	1.578:501
	»	8 14 »	»	1.315:060	359	»	1.565:148	443	20.990:443	22.819:035	—	1.828:592
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	»	2 8 Abril	2927	965:991	330	2672	944:055	353	12.511:515	13.495:662	—	984:147
	»	9 15 »	»	978:983	334	»	1.025:119	383	13.490:499	14.520:781	—	1.030:282
	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	»	19 25 Março	894	273:467	305	894	271:493	303	3.114:452	3.462:262	—	347:810
	»	26 1 Abril	»	342:917	383	»	291:826	326	3.457:369	3.754:089	—	296:720
	»	2 8 »	»	293:134	327	»	270:966	303	3.750:504	4.025:055	—	274:551
Zafra a Huelva.	»	9 15 Abril	180	49:405	274	180	46:791	259	676:219	696:199	—	19:980
	»	16 22 »	»	42:449	235	»	48:069	266	718:667	744:277	—	25:610

PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de janeiro de 1895

Carl Hoefelmayer — assento hygienico para latrinas — 15 annos.

Pierre Jean Baptiste Vincent, — aperfeiçoamentos na producção industrial de sal agglomerado em pães, por meio de fuzão ignea — 15 annos.

Compagnie pour la fabrication des compteurs et matériel d'usines à gaz, — contador de gaz de pagamento antecipado — 5 annos.

Johann Georg Wilhelm Berckholtz, — cartucho de signaes e dispositivo para o descarregar — 1 anno.

Eduard Feuchtwanger, — processo para fabricar carvão comprimido — 1 anno.

Alexander Frankl, — capacete para syphão — 1 anno.

A. Rohrbach & C., — disposição para fazer avançar a materia a peneirar e ao mesmo tempo para conservar limpo o tecido da peneiração dos peneiros planos — 1 anno.

Otto Tiegs, — processo de fabricação de corpos incandescentes — 1 anno.

Ludwig Grote, — melhoramentos na fabricação de pedra e marmore artificial de côr preservativa e de outras materias analogas — 1 anno.

Frederic de Marc, — irradiador de gaz denominado «Heligeneo» — 5 annos.

Frederic de Marc, — ejector de gaz — 5 annos.

Karl Méray Horvath, — machina de rotação continua para estampar as matrizes — 1 anno.

Antony Bruandet, — machina para cigarros — 5 annos.

Patentes de invenção cujos prazos da concessão terminaram no mez de janeiro de 1895

Ricard Werdemann, — aparelhos de luz electrica — 15 annos.

Gaston Ragot, — aparelho aperfeiçoado, proprio para a carburacão do ar por meio da naphthá ou de outros hydro-carburetos para a producção de um gaz para illuminação e para aquecimento — 15 annos.

Carlos Garcia Barreto, — aperfeiçoamentos na concentração do vinho, da cerveja, de sumos ou de extractos de fructos e de plantas, fermentadas ou não fermentadas, e nos aparelhos destinados para este fim — 15 annos.

Placido Tardá y Puig, — contador de agua — 10 annos.

John Bowing, — aperfeiçoamento na fabricação do combustivel com carvão miudo e outras materias analogas — 5 annos.

Carl Ziperowsky, — aperfeiçoamentos nos motores synchronos de correntes alternadas, invertidas — 5 annos.

José Julio Rodrigues, — processo portuguez para o fabrico de tinta de imprensa por meio de oleos de resina (tintas pretas typographicas) — 3 annos.

Algernont Booker Jackson, — melhoramentos e processos para ventilar garrafas e para descarga de cerveja e outros liquidos — 2 annos.

Soenderop & C., — disposição de inversão automatica para elevadores de agua, que funcçionam por meio de ar comprimido — 1 anno.

Lucien Laporte, — fôrma articulada corte V para fabricação de todos os generos de calçado para homens, senhoras e crianças — 1 anno.

Carl Weitenkampff, — processo e aparelho para separar substancias solidas ou liquidas, dissolvidas em alcool, ether ou chloroformio, sem vaporização do dissolvente — 1 anno.

Reforma de bilhetes

O ministro das obras publicas da Italia pensa em estabelecer brevemente varias reformas relativas a bilhetes de caminhos de ferro.

Essas reformas referem-se a bilhetes de ida e volta, no sentido especial da graduacão da validade do bilhete, conforme a distancia do percurso; aos de circulação geral com a introduccão d'um systema de combinaçãõ com as viagens circulatorias de recreio; aos de assignatura, diminuindo o custos dos bilhetes mensaes, estabelecendo a assignatura cumulativa para familia, e facilitando a sua utilizaçãõ nas viagens parciaes.

As companhias estão em geral de accordo sobre a utilidade e conveniencia d'estas modificações.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha de Cintura do Porto.—Projecta-se tambem cingir a capital do Norte com uma linha de cintura, a qual, partindo da estação de Campanhã, irá ligar com a linha da Foz e Mattosinhos. Será de via reduzida.

Assim o propoz ao governo a companhia do caminho de ferro da Povia, não pedindo, para essa construcção, subvenção nem auxilio algum do thesouro.

A camara municipal de Bouças representou ao governo, pedindo que se dê prompto seguimento a esta proposta e achamos que fez bem.

O novo projecto não pôde deixar de ser um grande beneficio para as povoações da Foz e Mattosinhos que assim ficarão ligadas por caminho de ferro com a rede geral do paiz.

De Valença a Monsão.—A assembléa geral da companhia d'este caminho de ferro americano approvou o projecto de estatutos, e nomeou os corpos gerentes:— Assembléa geral, presidente, Miguel Dantas G. Pereira; vice-presidente, visconde do Peso de Melgaço; secretarios, Quintino Gramaxo Vianna e J. C. de Souza Lima; conselho fiscal, João Ferreira da Silva, José Bento Pereira e Domingos Alexandrino F. da Silva; director, Francisco Antonio de Lima.

Votação honrosa.—Na ultima assembléa da associação dos empregados dos caminhos de ferro portuguezes foi eleito por aclamação socio honorario d'aquella aggremação Mr. E. Boyer, director da companhia real. O respectivo diploma ser-lhe-ha brevemente entregue por uma commissão da direcção d'esta sociedade.

Conselhos de mestre.—O *Elvense*, queixando-se da falta de umas laranjas n'uma expedição, exclama, n'um rasgo de inspiração:

«Como se poderão evitar estes abusos que são quotidianos?

Facilmente. A Companhia que ponha na rua os empregados que não sejam de confiança, e que nomeie com o maior escrupulo outros que sejam honrados.»

Ora é justamente o que não só a companhia dos caminhos de ferro como toda a gente que tem empregados pretende fazer. E, não obstante, a policia tem sempre, e em toda a parte, o seu mister.

—Tambem, no *Commercio de Portugal*, um collaborador adventicio que a redacção teve o cuidado de fazer designar por **, expelle uma indignação furibunda, porque, tendo-se elle enganado, expedindo para Extremoz uma remessa que era para Setubal, o empregado da estação do Barreiro, que não está, nem podia estar, auctorizado a emendar a escripturação de expedições já effectuadas, exigiu-lhe o porte para Extremoz, embora, por conveniencia do expedidor, a remessa ali não fosse.

E exclama, cheio de iras e de competencia conselheira:

«Quando se resolverá o governo a tomar a serio a nossa administração publica? Olhe s. ex.^a que o assumpto é importantissimo e que os queixosos tambem são muitos. Ninguem gosta de ser esbulhado, *sem razão de ser e sem lei que o auctoriçe*, d'aquillo que tanto lhe custou a ganhar.»

Tem carradas de razão; isto está acima das questões de fazenda e da sustentação dos nossos dominios na Africa.

Esqueceu-lhe accrescentar que *nos demais paizes* o ministro das obras publicas vae pessoalmente ás estações verificar a taxa das remessas... para Setubal.

LINHAS HESPAÑOLAS

Calatayud Teruel-Sagunto.—Ao concurso, realizado no dia 22 do mez passado, para a nova adjudicação d'esta linha, concorreu unicamente uma sociedade industrial de Bruxellas, representada pelos srs. Joseph Devolder e Victor Stoclet, sendo-lhe, por esse motivo, concedida a construção da linha.

Na sua proposta, os signatarios obrigam-se a construir a linha de Calatayud-Sagunto, passando por Teruel e Segorbe, reservando-se, porém, o direito de escolher a direcção geral do traçado e o ponto da partida entre Segorbe e Sagunto; egualmente o de estabelecer em Calatayud e Sagunto estações independentes, communicando com outras de varias companhias; compromettem-se a abrir a exploração toda a linha, no prazo de quatro annos, realizando essa abertura parcialmente, por secções, e obrigam-se a unificar as tarifas, desde Calatayud a Grao de Valencia, classificando as mercadorias em cinco classes.

O nosso collega, *El Agente Ferroviario*, de Valencia, que empregou os maiores esforços para a organização d'uma empresa, toda constituida por elementos hespanhoes, tendo sido baldada a campanha que n'esse sentido iniciou, lamenta, nos seus ultimos numeros, o mau exito da sua bella iniciativa, e analisa detidamente a proposta dos concessionarios, á qual faz alguns justificados reparos.

Oeste.—Segundo noticia o nosso collega, *La Crónica*, de Béjar, a companhia constructora d'este caminho de ferro está resolvida a restabelecer a circulação de comboios até aquella cidade.

O mesmo jornal informa que, enquanto se procede ás obras da variante do kilometro 76, a companhia repara, a toda a pressa, os prejuizos causados nas trincheiras pelos ultimos temporaes, a fim de, segundo consta, restabelecer quanto antes, n'aquella estação, o serviço de mercadorias.

Muito brevemente deverá também ficar estabelecido o serviço normal de comboios em toda a linha, até Plasencia.

Cartas de porte.—A companhia do Norte de Hespanha acaba de supprimir nas suas linhas a entrega de carta de porte ao consignatario das expedições, limitando-se a dar-lhe uma copia da nota de expedição, e isto sómente quando este documento é expressamente reclamado.

Esta determinação da companhia tem levantado reparos, sendo considerada a annullação do systema antigo como um mau serviço prestado ao publico em geral.

Porriño a Mondariz.—Foi apresentado ao congresso, pelo deputado sr. Vincenti, um projecto de lei relativo á creação d'um caminho de ferro entre estes dois pontos.

Carril a Pontevedra.—Vão começar em breve os trabalhos de construção d'esta nova linha.

Linares a Almeria.—A locomotiva chegou, pela primeira vez, á estação de Guadix, no dia 13 do mez passado. A população em peso foi recebê-la, com as maiores demonstrações de enthusiasmo.

Vigo a Bayona.—Consta que a construção d'este caminho de ferro será feita com capitães hespanhoes, tendo a cidade de Vigo contribuido, para esse fim, com meio milhão de pesetas.

S. Sebastian a Zarauz.—E' o seguinte o traçado d'este caminho de ferro, que, como se sabe, foi recentemente inaugurado.

A linha, ao sahir de S. Sebastian, segue, n'uma prolongada recta, pela margem esquerda do Urumea, até Morlans, onde passa para o lado direito do rio, transpondo ali a sua primeira ponte.

Depois, a via ferrea penetra nas montanhas, por meio d'um tunnel que, em curva, atravessa o monte de Ayete.

Este tunnel é o maior de toda a linha, tendo uma extensão de 845 metros, e, á esquerda do ponto de sahida, ha um muro de suporte com contrafortes e bastante elevação.

Prolongando-se horizontalmente com a estrada, segue a linha em frente até chegar a Irubide, onde passa novo tunnel, indo desembocar no valle de Zubietá.

N'este trajecto ha duas trincheiras d'um corte admiravel e uma curva elegantissima.

A primeira estação é Lasarte, ao pé da qual se encontra a ponte sobre o rio Ório, com quatro tramos e 52 metros de comprimento.

D'ahi até Usúrbil, o caminho de ferro affasta-se pronunciadamente da estrada, seguindo uma direcção elliptica, tomando de novo a margem do Ório, e chegando assim a Arrazubia, onde tem a sua estação de Aguinaja.

Um tunnel de 220 metros passa o monte Irisari, e, transposta a estação de Ório, apparece um magnifico viaducto e o tunnel de Zudugaray, pelo qual a linha desemboca no amplo valle de Zarauz.

Cinco comboios percorrem já diariamente a linha.

Madrid a Santoña.—O concessionario da linha, Mr. Braconnier, requereu ao ministerio do Fomento a confrontação immediata da secção de Burgos-Bercedo, a fim de, depois de ter a definitiva concessão d'este lanço, começar por elle os trabalhos de construção.

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA

O governo austriaco projecta, segundo se diz, uma operação colossal, relativa aos caminhos de ferro de exploração particular.

Trata-se da aquisição, pelo Estado, das tres redes ferro-viarias mais importantes da Austria, que pertencem actualmente a varias companhias.

São o caminho de ferro do Sul (Südbahn), o caminho de ferro vulgarmente chamado do Estado (Staatsbahn) e o caminho de ferro do Noroeste (Nordwestbahn).

O custo da aquisição d'estas tres importantissimas redes avaliase da seguinte forma, em milhões de florins.

	Capital ações	Capital obrigações
Südbahn.....	150	505
Staatsbahn.....	110	390
Nordwestbahn.....	66	93
	326	988

Estas duas parcelas constituem um total de 1.314 milhões de florins ou seja 121 milhões de libras sterlinas, cerca de 545 mil contos de réis.

RUSSIA

O ministro da fazenda do imperio declarou á commissão, nomeada pelo conselho municipal de S. Petersburgo a fim de estudar o meio de relacionar a rede ferro-viaria do Norte com as communicações fluviaes das regiões interessadas, que o Estado não toma a seu cargo a construção do caminho de ferro de S. Petersburgo-Viatka, tencionando entregar a empresa á iniciativa particular.

Na primeira quinzena de janeiro os caminhos de ferro russos tinham uma extensão total de 36.981 *verstas*, dividida da seguinte forma:

Rêde do Estado.....	17.990
Caminho de ferro militar transcapiano.....	1.433
Caminho de ferro de concessão particular.....	15.310
Rêde da Finlandia.....	2.248
Total.....	36.981

As linhas em construção por conta do Estado, comprehendido o Transsiberiano, attingiam 4.556 *verstas*, e as das diversas companhias 2.181.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarifas especiaes n.º 1 e n.º 13 de grande velocidade

Transporte de generos frescos, comestiveis, etc.

Ficam sem effeito, desde a data do presente, as condições das tarifas especiaes n.º 1 e n.º 13 de grande velocidade, que tornam a applicação das referidas tarifas dependente do acondicionamento das remessas em caixas de madeira, canastras ou cestos resguardados com grades de pau, declinando a companhia, entretanto, toda e qualquer responsabilidade pelas avarias ou faltas que possam resultar da insufficiencia ou fragilidade das taras, em conformidade com a condição 2.ª da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, com a disposição final da condição 4.ª da tarifa especial n.º 13 de grande velocidade e com as prescrições regulamentares da tarifa geral.

Lisboa, 27 de abril de 1895.

ARREMAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 9 do mez de maio proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha para limpeza de carruagens, devendo apresentar uma amostra de massaroquinha a fornecer, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de ef-

fectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 35.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as tres da tarde.

Porto, 16 de abril de 1895.

Fornecimento de material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 16 de maio proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duas placas giratorias, dez croxinas e dez agulhas completas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 75.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 23 de abril de 1895.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 1.000 tubos de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 14 do proximo mez de maio, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 1.000 tubos de ferro para caldeiras de locomotivas.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 38.000. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 23 de abril de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de lixas diversas

No dia 15 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 34.650 lixas diversas.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 13 de abril de 1895.

Venda de residuos de carvão até 31 de dezembro de 1895

Pela 1 hora da tarde do dia 4 de maio proximo futuro, perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas até áquella hora recebidas para a compra dos residuos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas até 31 de dezembro de 1895.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada á direcção d'esta companhia, indicando exteriormente no sobrescripto «Proposta para a compra de residuos de carvão» e redigidas conforme o teor seguinte «Eu, abaixo assignado, residente em obrigo-me a comprar á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes todos os residuos provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas até 31 de dezembro de 1895, com excepção dos recolhidos nas estações de Alfarellos e da Figueira da Foz, pela quantia de réis (por extenso) cada tonelada posta sobre wagons na estação de Alcantara-Terra, na conformidade das condições patentes, durante o praso do concurso, das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura (por extenso e bem legivel).

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e nas estações de Lisboa (central do Rocio,

Santa Apolonia e Alcantara) e nas de Oeiras e Cascaes, onde podem ser consultadas durante o praso d'este concurso.

Lisboa, 16 de abril de 1895.

Serviço de via e obras

Arrendamento de 3.700^m2 de terreno junto á estação de Campolide

Base da licitação 18.000 réis annuaes

No dia 6 de maio proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão recebidas e abertas as propostas para o arrendamento, até 30 de setembro de 1896, do terreno situado ao kilometro 3 da linha d'Alcantara a Cintra, proximo da estação de Campolide, medindo 3.700^m2, tendo 25 oliveiras e duas figueiras.

As propostas serão endereçadas ao director da companhia, na estação central de Lisboa (Rocio) com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para o arrendamento de um terreno junto á estação de Campolide,» e redigido segundo a forma seguinte: «Eu, abaixo assignado, residente em obrigo-me para com a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes a tomar de arrendamento 3.700^m2 de terreno, junto á estação de Campolide, na conformidade das condições patentes, durante o praso d'este concurso, e das quaes tomei pleno conhecimento, pela quantia de réis (por extenso.) Data e assignatura (por extenso e bem legivel.)

As condições e planta de terreno relativo a este concurso estão patentes na repartição central de Via e Obras (estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e na estação de Campolide.

Lisboa, 19 d'abril de 1895.

Fornecimento de ferramentas

No dia 24 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas diversas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 23 d'abril de 1895.

Fornecimento de cabos d'aço para ascensores

No dia 24 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de doze cabos de arame d'aço para ascensores.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue Chateaudun. Lisboa, 23 d'abril de 1895.

Fornecimento de ferro para grelhas

No dia 5 de junho, proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 65.000 kilogrammas de ferro para grelhas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 29 de abril de 1895.

H. LOPES BANHOS DEPOSITO DE ARTIGOS DE USO DOMESTICO

Fornecedor das Cooperativas dos Empregados da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, dos Officiaes de Administração Militar, Cooperativa Militar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliara» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc. Todos os fornecimentos aos empregados e suas familias são pagos em prestações mensaes.

Grande sortimento em artigos de uso domestico, taes como: louça de ferro esmaltada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e officios, artigos para caçadores, para carruagens e correioiros, e muitos outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.

PREÇOS SEM COMPETENCIA

157, Rupe os Retrozeiros, 159, 1.º (em frente da Rua do Crucifixo)

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de commissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace — Rua do Principe, junto a Estação Central. — Etablissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propr. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 53 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges — Chiado, 408 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville — Propr. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano — P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo — Praça da Rainha D. Amelia — Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA Hotel Nunes — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Propr. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asseados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira — no largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propr. Vic nte C. de Paramos.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club — Magnificas accomodações, aceio incedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propr. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.ª ordem — Propr. Adriano & François.

PORTO Hotel Bragança — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

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

PORTO Hotel Continental — R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propr. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central — Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe — Fonda de Europa — Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Madrid — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Propr. Cristóbal Gambero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA Hotel Victoria — Propr. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

NICE Riviera-Palace-Hôtel. — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

BRUXELLAS Hôtel de la Poste — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propr. H. the Tilmans.

ROMA Grande Hotel Continental — Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade — 250 quartos — todo o conforto moderno. — Diaria, desde 10 francos, sem vinho — Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel. — Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.º ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel. — Etablissement de premier ordre. — Grand parc sur le Nile. Luxe et confort — grands salons.

GRANDE HOTEL LISBONENSE

Proprietario Vicente Cyriaco A. Paramos

Estabelecimento de primeira ordem, construido expressamente para esta industria, e sem contestação o melhor da localidade.

N'este magnifico hotel reúnem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e acoio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espaçosos e hygienicos, que ligam entre si, querendo, e independencias para familias. Um bom club, e bilhares, sala geral e de leitura, com os principaes periodicos do paiz, um **salão de jantar** como poucos possuem, casa de banhos, cocheiras, jardim e sombra, caixa de correio, etc.

Tabella com preços em todos os quartos desde 1\$200 e 4\$500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situação esplendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.



Prevenção. — Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hospedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautelar-se pois contra este abuso.

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas, Perfuradores Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Applicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.º

CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM
Beira Alta



Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abre a 15 de maio

Fecha a 30 de novembro

Excellentes aguas mineraes para doenças de pelle, estomago, garganta, etc.

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino. — Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125.

GRANDE HOTEL CLUB

Abre em 15 de maio

Magnificas accommodações

Desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. — Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.º. Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, R. do Alecrim, 125.

VIAGEM — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macadam, em bons carros.

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A' venda em todas as mercearias do
paiz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTRADA
9 oz 12 oz 14 oz
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)
Fabricas e escriptorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Deposito, Lisboa, T. do Corpo Santo, 28 e 30

CONTRA A DIABETE

E contra a gotta, herpetismo, arthritismo, etc
AGUA GAZOZA ARSENICAL LITHINADA

Preparada pela Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECNICO—E. ESTACIO

Esta agua é preparada segundo a formula do dr. Martineau, distincto medico francez, que curou 67 diabeticos em 70 que tratou, os 3 não sendo diabeticos arthriticos. Esta agua, tanto mais valiosa quanto a therapeutica é pobre de recursos para esta doença, é tambem muito applicada pelos mais distinctos facultativos nacionaes e estrangeiros, como os ex.^{mos} srs. drs. Gaspar Gomes, Dujardin Beaumetz, etc., não só conta a diabete, mas tambem contra a gotta, contra o herpetismo, arthritismo, etc.

Vende-se esta agua em garrafas de um terço de litro, a 50 réis, pharmacia Estacio, Rocio, 61, e na sua succursal, rua de S. Paulo, 110 Lisboa.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de maio, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente premiavel a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalisando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	1\$000 réis
" " " secco	"	1\$000 "
" " " extra secco	"	1\$000 "
" " grande vinho espumante	"	1\$200 "

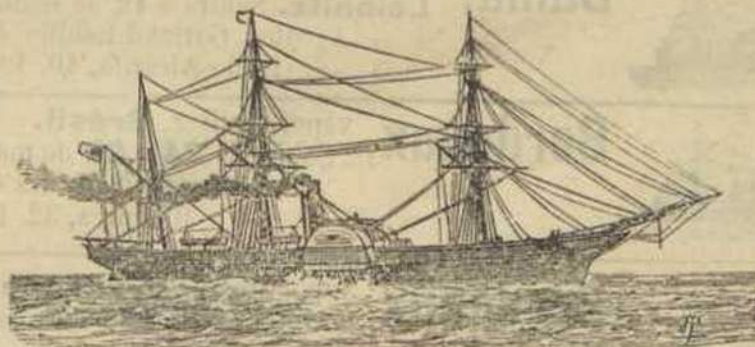
Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117

FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete CLYDE que sahirá a 6 de maio

As accomodações para passageiros são inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capellistas, 31, 1.^o

No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

LINHAS DA COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Fig. ^a Fig. ^a -Lisboa R.				Abrantes-Guard. Guard.-Abrantes				LINHAS DO SUL E SUESTE				LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto		Porto-Lisboa R.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Lisboa T. P.-Faro		Faro-Lisboa T. P.		Porto-Vianna		Vianna-Valença	
Part. Cheg.		Part. Cheg.		7-0 m. 3-0 t.		3-15 t. 11-0 t.		1-15 m. 9-25 m.		7-0 m. 4-0 t.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.	
8-45 t. 7-20 m.		2-45 t. 4-30 m.		2-0 m. 10-30 m.		2-0 m. 10-30 m.		1-45 t. 11-30 t.		4-0 t. 12-23 m.		4-30 t. 5-0 m.		6-30 t. 7-0 m.		5-0 m. 10-23 m.		7-0 m. 9-15 t.	
10-0 t. 10-30 m.		7-0 t. 5-30 m.		6-0 t. 1-15 m.		1-30 m. 8-40 m.		Lisboa R.-Sacav		Sacav-Lisboa R.		Lisboa T. P.-Beja		Beja-Lisboa T. P.		8-0 m. 3-5 t.		10-0 m. 4-40 t.	
Lisboa C. S.-Port.		Port.-Lisboa C. S.		Lisboa R.-Leiria		Leiria-Lisboa R.		6-45 m. 7-29 m.		8-30 m. 9-15 m.		8-0 m. 3-5 t.		10-0 m. 4-40 t.		8-20 m. 1-26 t.		2-40 m. 8-19 m.	
7-30 m. 9-0 t.		8-45 m. 10-30 t.		5-40 t. 7-55 t.		5-45 m. 8-5 m.		9-0 m. 9-45 m.		10-30 m. 11-14 m.		Lisb. T. P. Pias		Pias-Lisb. T. P.		11-0 m. 3-25 t.		9-45 m. 2-15 t.	
Aveiro a Porto		Porto a Aveiro		Figueira-Alfar.		Alfar-Figueira.		10-0 m. 10-44 m.		11-30 m. 12-14 t.		8-0 m. 5-0 t.		8-0 m. 4-40 t.		5-40 t. 11-45 t.		12-30 t. 6-0 t.	
Excepção aos domingos		Excepção aos domingos		4-50 m. 5-32 m.		5-45 m. 6-45 m.		1-0 t. 1-44 t.		2-0 t. 2-44 t.		Lisboa T. P. Ext.		Ext.-Lisboa T. P.		—		3-25 t. 10-30 t.	
4-0 m. 6-25 m.		4-15 t. 6-37 t.		2-0 t. 3-0 t.		3-15 t. 4-15 t.		4-40 t. 5-24 t.		5-30 t. 6-15 t.		8-0 m. 3-45 t.		12-10 m. 7-0 m.		Porto-Braga		Braga-Porto	
11-20 m. 3-35 t.		5-30 m. 9-35 m.		7-0 t. 7-59 t.		8-5 t. 8-49 t.		5-10 t. 6-25 t.		6-45 t. 7-30 t.		4-30 t. 11-10 t.		9-10 m. 4-40 t.		5-0 m. 8-10 m.		5-40 m. 8-19 m.	
Lisboa R.-V. Alc.		V. Alc.-Lisboa R.		Lisboa R.-Cintra		Cintra-Lisboa R.		6-50 t. 7-34 t.		7-45 t. 8-29 t.		Lisb. T. P. Setub.		Setub.-Lisb. T. P.		8-20 m. 10-45 m.		11-45 m. 2-15 t.	
7-30 t. 5-10 m.		8-45 t. 6-30 m.		7-0 m.															



Valencia, Barcelona, Cette e Marse-
Iha, vap. franc, Saint-André.
Sahirá a **5** de maio.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Mappas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1893

- N.º 1 — Caminhos de ferro de norte e leste.
- N.º 2 — Caminhos de ferro do sul e sueste.
- N.º 3 — Caminhos de ferro do Minho.
- N.º 4 — Caminhos de ferro do Douro.
- N.º 5 — Caminhos de ferro do Porto á Povoia e Famalicão (via reduzida).
- N.º 6 — Ramal de Caceres.
- N.º 7 — Caminho de ferro da Beira Alta.
- N.º 8 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida).
- N.º 9 — Ramal de Coimbra.
- N.º 10 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.
- N.º 11 — Caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfareellos.
- N.º 12 — Caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella (via reduzida).
- N.º 13 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.
- N.º 14 — Ramal de Cascaes.
- N.º 15 — Linha urbana de Lisboa.
- N.º 16 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu (via reduzida).
- N.º 17 — Caminho de ferro da Beira Baixa.
- N.º 18 — Resumo de todas as linhas ferreas.
- N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.
- N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo estado.
- N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero médio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427
1880.....	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	—\$—	863:590\$553
1881.....	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	—\$—	878:367\$949
1882.....	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	—\$—	941:426\$111
1883.....	506	96:348	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	—\$—	938:820\$717
1884.....	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	—\$—	930:830\$854
1885.....	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	—\$—	901:486\$477
1886.....	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498
1887.....	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094
1888.....	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957
1889.....	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848
1890.....	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576
1891.....	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443
1892.....	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$874
1893.....	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412
Sommas....	8:599	1.751:961	4.215:311	14.553:385	20.520:657	339:099	7.804:981	989:653\$614	152:847\$150	16.950:108\$128

Obser

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de de 36 kilometros alem Elvas, na extensão de 275¹/₆; estando tambem n'essa data aberto á circulação, na linha do norte, o troço entre Estarreja e Villa do Entroncamento e Villa Nova de Gaia na linha do norte, na extensão de 225¹/₃. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.ª secção norte em completa exploração e com a extensão total de 505¹/₆. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo estabelecimento, só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a estas linhas de norte e leste, na proporção

Repartição de caminhos de ferro, 31 de dezembro de 1894.—

DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
122:043\$340	919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	2:568\$488	1:132\$414	0,31
140:718\$922	875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	2:506\$777	1:182\$802	0,32
170:117\$376	958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	2:689\$578	1:180\$845	0,31
172:617\$658	1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	2:823\$776	1:252\$199	0,31
164:198\$895	1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	2:821\$907	1:310\$739	0,32
172:379\$361	1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$265	760:933\$465	1.415:511\$793	2:797\$454	1:503\$821	0,35
170:860\$349	1.070:175\$975	2.179:857\$041	23:888\$967	2.203:746\$008	710:816\$212	1.469:040\$829	2:903\$243	1:404\$775	0,33
176:015\$066	1.106:094\$712	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	3:014\$653	1:358\$747	0,31
160:235\$160	1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	2:986\$329	1:310\$555	0,31
198:717\$584	1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	3:365\$802	1:423\$670	0,30
212:576\$921	1.163:274\$659	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	3:372\$749	1:453\$744	0,30
219:250\$526	1.214:349\$955	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	3:609\$533	1:444\$646	0,28
213:462\$370	1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	3:555\$722	1:776\$895	0,33
219:349\$857	1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	3:467\$856	1:865\$616	0,35
219:616\$090	1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	2:965\$444	1:887\$619	0,39
191:710\$733	1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	3:074\$045	1:682\$672	0,35
199:597\$642	1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	3:220\$471	1:638\$365	0,34
3.123:467\$850	18.651:623\$289	38.725:199\$267	584:240\$794	39.309:440\$061	12.550:526\$738	26.174:672\$529	3:043\$920	1:459\$533	0,32
					Medias				

vações

tros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta a circulação toda a linha leste, entre Lisboa e a fronteira de Gaia. Com a abertura da troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura a exploração entre as estações da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto em Campanhã, na extensão de 3^h 63^m 2, ficando as linhas de leste e de oeste em funcionamento em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta a exploração por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e San-

do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias (Numero de toneladas)		Impostos		Passageiros (a)
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	—\$—	146:172\$047
1878.....	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	—\$—	148:200\$817
1879.....	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	—\$—	136:081\$317
1880.....	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	—\$—	131:389\$659
1881.....	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	—\$—	137:247\$046
1882.....	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	—\$—	148:663\$523
1883.....	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	—\$—	149:834\$751
1884.....	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	—\$—	149:019\$208
1885.....	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	—\$—	163:317\$172
1886.....	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206\$205	3:250\$940	163:534\$420
1887.....	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383\$185	3:237\$830	161:102\$855
1888.....	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816\$668	3:329\$690	169:924\$662
1889.....	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720\$547	3:841\$010	227:376\$388
1890.....	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714\$224	5:996\$140	255:650\$447
1891.....	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496\$859	12:666\$220	265:596\$403
1892.....	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372\$402	12:373\$950	255:073\$078
1893.....	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153\$816	12:935\$690	253:781\$409
Sommas.....	6:210	325:041	882:882	3.020:884	4.228:807	106:536	2.231:820	389:249\$611	57:631\$470	3.067:965\$194

Obser

Estas linhas abriram á exploração por troços, sendo os primeiros na linha do sul, entre o Barreiro (antiga estação) e Vendas Novas e do abriram os troços de Vendas Novas a Casa Branca e de Casa Branca a Evora, no ramal de Extremoz, em cerca de 60 kilometros. Em 15 de fe o primeiro troço da linha do sueste, entre Beja e Quintos, em cerca de 19 kilometros. Em 20 de dezembro de 1870 abriu á exploração o troço 1873 abriram respectivamente os troços de Evora a Valle do Pereiro, de Valle do Pereiro a Venda do Duque e de Venda do Duque a Extremoz, tensão de 199^k,99, o ramal de Setubal na extensão de 12^k,81, o ramal de Extremoz na extensão de 78^k,18, e na linha de sueste de Beja a Quintos a Serpa, na extensão de 9^k,73, e em 14 de fevereiro de 1887 o de Serpa a Pias, em 13^k,04. Em 3 de junho de 1888 abriu-se na linha do sul reiro da antiga para a nova estação distante d'aquella 0^k,6. A extensão total effectiva das linhas do sul e sueste e seu ramaes é de 473^k,42, cu

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Approxima- das Kilometros	Exactas Kilometros	De aplicação Kilometros
Linha do sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas.....	1- 2. ^o -1861	56	199,99	
De Vendas Novas a Casa Branca	14- 9. ^o -1863	34		
De Casa Branca a Beja	15- 2. ^o -1864	64		
De Beja a Casevel	20-12. ^o -1870	47		
Da actual á antiga estação do Barreiro	20-12. ^o -1884	0,60	0,60	
De Casevel ás Amoreiras	3- 6. ^o -1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras a Faro	1- 7. ^o -1889	113,83	113,83	
Do Barreiro a Faro.....	-	-	340,36	341
Ramal de Setubal				
Do Pinhal Novo a Setubal.....	1- 2. ^o -1861	12,81	12,81	13
Somma e segue.....	-	-	353,17	354

(a) N'estas verbas estão incluídas as respeitantes

Annos

1877.....
1878.....
1879.....
1880.....
1881.....
1882.....
1883.....
1884.....
1885.....
1886.....
1887.....
1888.....
1889.....
1890.....
1891.....
1892.....
1893.....

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

DO SUL E SUESTE

Rendimentos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade (a)	Pequena velocidade (a)	Totales do tráfego (a)	Fôra do tráfego	Totales					
29:878\$241	232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	680\$103	627\$918	0,48
26:875\$762	214:477\$769	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	554\$504	666\$669	0,54
25:063\$049	227:427\$938	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	469\$274	737\$471	0,61
21:903\$403	322:579\$887	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	772\$846	705\$020	0,48
20:701\$563	285:527\$480	443:476\$089	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	552\$161	825\$093	0,60
24:692\$545	275:939\$728	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	574\$702	820\$625	0,59
27:307\$071	265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	610\$315	763\$472	0,55
28:740\$729	267:362\$942	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	589\$044	793\$325	0,57
31:979\$633	294:150\$781	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	612\$354	907\$669	0,60
36:423\$349	286:824\$481	486:782\$250	3:425\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	736\$274	775\$471	0,51
35:518\$560	310:199\$135	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$125	702\$917	809\$979	0,53
39:876\$390	310:172\$125	519:973\$177	1:206\$380	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	590\$287	895\$350	0,60
52:343\$845	348:438\$783	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	745\$510	757\$262	0,50
62:736\$854	327:600\$655	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$631	459\$685	900\$289	0,66
75:444\$813	349:979\$475	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:549\$739	269:470\$952	567\$307	887\$473	0,61
67:320\$018	368:963\$162	691:356\$258	1:274\$205	692:630\$463	439:909\$653	251:446\$605	529\$361	926\$125	0,64
68:028\$756	357:508\$709	685:318\$874	1:416\$370	686:735\$244	387:628\$419	297:690\$455	626\$716	816\$060	0,56
674:834\$581	5.044:422\$972	8.787:222\$747	31:229\$792	8.818:452\$539	5.024:218\$591	3.763:004\$156	605\$958	809\$052	0,57
					Médias				

vações

Pinhal Nova a Setubal (ramal de Setubal) em 1 de fevereiro de 1861, na extensão approximada de 69 kilometros. Em 14 de setembro de 1863 vereiro de 1864 abriu na linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 64 kilometros. Em 2 de novembro de 1869 abriu de Beja a Casevel, na linha do sul, na extensão approximada de 47 kilometros. Em 5 de setembro de 1871, 10 de março e 22 de dezembro de na extensão de cerca de 52 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 estava, portanto, em exploração, na linha do sul, do Barreiro a Casevel, a ext-
tos, ou 19^h30, prefazendo o total de 310^h28 em exploração. Em 14 de abril de 1878 foi aberto á exploração na linha do sueste o troço de Quin-
o troço entre Casevel Amoreiras, com 25^h94, e em 1 de julho de 1889, o das Amoreiras a Faro, com 113^h83. Em 1884 passou o serviço no Bar-
ja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias		
		Approxima- das Kilometros	Exactas Kilometros	De aplicação Kilometros
<i>Transporte.....</i>	-	-	353,17	354
Ramal de Extremoz				
De Casa Branca a Evora.....	14- 9.º-1863	26		
De Evora a Valle do Pereiro.....	5- 9.º-1871	24		
De Valle do Pereiro a Venda do Duque.....	10- 3.º-1873	8		
Da Venda do Duque a Extremoz.....	22-12.º-1873	20		
De Casa Branca a Extremoz.....	-	-	78,18	79
Linha do sueste				
De Beja a Quintos.....	2-11.º-1869	19,30		
De Quintos a Serpa.....	14- 4.º-1878	9,73		
De Serpa a Pias.....	14- 2.º-1887	13,04		
De Beja a Pias.....	-	-	42,07	42
<i>Total.....</i>	-	-	473,42	475

À via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24.520:980	1.631:885	3.169:730	29.342:595
23.367:540	2.088:617	4.007:755	29.463:912
23.56:270	3.151:180	6.046:660	32.762:110
22.480:640	3.302:915	6.337:815	32.121:370
21.640:780	3.210:381	6.160:259	31.011:420
26.381:880	3.650:341	7.090:375	37:122:596
26.085:710	3.892:410	8.067:681	38.045:801
26.306:630	4.021:370	8.407:083	38.738:083
29:256:080	4.279:959	8.390:432	41.920:462
29.992:550	4.826:760	8.577:155	43.396:465
27.715:010	4.900:825	9.334:625	41.950:460
26.216:380	5.562:560	9.841:350	41.650:290
30.330:140	6.265:943	11.297:605	47.893:688
32.489:060	5.960:781	12.175:126	50.624:967
34.461:730	6.645:735	12:532:635	53.643:100
34.939:810	6.562:952	12.404:170	53.906:932
34.291:290	6.386:383	12.680:975	53.358:648
474.073:480	76.363:988	146.521:431	696.958:899

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO

Anos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	63	23:930	66:875	230:316	321:121	2:366	30:113	7:649\$630	—\$—	129:372\$247
1878.....	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045\$425	—\$—	173:514\$176
1879.....	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656\$959	—\$—	187:445\$461
1880.....	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685\$944	—\$—	203:292\$714
1881.....	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764\$119	—\$—	198:018\$528
1882.....	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749\$245	—\$—	213:756\$391
1883.....	145	33:743	76:989	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104\$417	—\$—	215:564\$644
1884.....	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158\$987	—\$—	221:441\$236
1885.....	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886\$435	—\$—	198:685\$404
1886.....	145	39:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048\$573	2:969\$420	214:998\$314
1887.....	145	41:476	88:817	365:472	495:765	5:417	89:086	17:325\$884	2:933\$590	226:997\$755
1888.....	146	42:030	93:373	395:594	530:997	4:864	97:675	18:155\$450	2:840\$400	240:713\$903
1889.....	149	45:207	95:857	404:407	545:471	4:317	96:190	20:843\$694	3:309\$460	253:003\$235
1890.....	149	48:357	99:099	406:931	554:387	5:069	100:824	18:639\$183	4:456\$600	247:710\$957
1891.....	149	44:669	94:273	385:646	524:588	5:416	106:200	18:119\$710	9:900\$560	240:320\$729
1892.....	149	40:159	87:222	381:787	509:168	5:651	119:602	17:798\$926	10:417\$136	227:508\$837
1893.....	149	43:010	93:793	397:933	534:736	5:205	122:545	18:873\$833	9:567\$870	241:867\$038
Sommas.....	2:359	642:743	1.458:701	5.985:947	8.087:391	75:703	1.313:750	265:506\$414	46:395\$036	3.634:211\$569

Obser

Esta linha foi aberta á exploração por troços, sendo o primeiro entre Porto (estação de Campanhã) e Braga em 21 de maio de 1875, na extensão approximada de mais de 8 kilometros, ficando em exploração em janeiro d'esse anno a extensão entre Porto e S. Bento, e o ramal de 4 kilometros. Em 24 de fevereiro e 1 de julho de 1878 abriram á exploração os troços entre Barcellos e Darque e Darque e Caminha, na extensão á exploração os troços entre Caminha e S. Pedro da Torre, entre esta estação e Segadães, e entre esta localidade e Valença, e entre esta vembro de 1888 abriu á exploração o ramal de Campanhã á nova alfandega do Porto, na extensão de cerca de 4 kilometros. A extensão effe-
de 150^h1.

(a) Nos annos de 1877, 1878 e 1879 os rendimentos fóra do trafego, por insignificantes, estão incluídos nos respectivos rendimentos do trafego.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.—

DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e o rendimento tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego	Totales					
11:474\$167	26:465\$056	167:311\$470	(a) -\$-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	1:416\$326	1:239\$412	0,47
12:402\$384	56:420\$125	242:336\$685	(a) -\$-	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	1:001\$968	1:373\$881	0,58
19:864\$716	71:271\$064	278:581\$241	(a) -\$-	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	545\$788	1:402\$333	0,72
25:099\$002	72:146\$935	300:538\$651	1:693\$420	302:232\$071	172:494\$614	128:044\$037	883\$062	1:189\$618	0,57
32:214\$860	77:864\$885	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	914\$090	1:210\$725	0,57
29:270\$177	83:894\$011	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	1:010\$463	1:244\$162	0,55
30:021\$626	86:813\$188	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	1:091\$176	1:201\$234	0,52
34:285\$537	94:988\$529	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	1:211\$841	1:206\$885	0,50
28:535\$518	97:909\$002	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	960\$097	1:282\$178	0,57
29:904\$075	104:677\$571	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$393	1:115\$106	1:295\$790	0,54
33:220\$942	105:951\$356	366:170\$053	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	1:330\$504	1:194\$806	0,47
33:638\$236	109:852\$410	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$914	175:723\$613	208:480\$936	1:427\$952	1:203\$586	0,46
31:423\$030	115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	1:391\$961	1:294\$184	0,48
34:956\$754	125:983\$355	418:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	1:375\$391	1:367\$234	0,50
35:302\$758	122:987\$673	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	1:355\$266	1:319\$976	0,49
36:999\$244	133:493\$328	398:001\$409	3:827\$320	401:828\$729	203:713\$920	194:287\$489	1:303\$943	1:367\$207	0,51
36:178\$323	142:802\$218	420:847\$579	3:729\$865	424:577\$444	205:023\$260	215:824\$319	1:448\$485	1:375\$995	0,49
494:791\$349	1.629:329\$970	5.758:332\$888	45:143\$020	5.803:475\$908	3.021:124\$037	2.737:208\$851	1:160\$325	1:280\$680	0,52
					Medias				

vações

extensão approximada de 54 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 abriu á exploração o troço entre Nine e S. Bento, além da actual estação, na Nine a Braga. Em 21 de outubro do mesmo anno de 1877 abriu á exploração o troço entre S. Bento e Barcellos, na extensão approximada de 54 kilometros. Em 15 de janeiro, e 3 de junho de 1879, 6 de agosto de 1882 e 25 de março de 1886 abriram respectivamente a fronteira de Hespanha (meio da ponte internacional sobre o rio Minho), na extensão approximada de 26 kilometros. Em 8 de novembro de 1886 abriu a estação da nova alfandega do Porto e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, comprehendendo o ramal de Braga, é

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FER

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Numero de toneladas		De transito	De sello	
						Grande velocidade	Pequena velocidade			
1877.....	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849\$463	—\$—	76:482\$361
1878.....	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882\$204	—\$—	77:431\$952
1879.....	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015\$059	—\$—	129:077\$671
1880.....	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487\$980	—\$—	167:476\$053
1881.....	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385\$717	—\$—	171:514\$658
1882.....	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763\$118	—\$—	175:298\$918
1883.....	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204\$608	—\$—	179:610\$982
1884.....	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291\$384	—\$—	175:455\$115
1885.....	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378\$408	—\$—	165:304\$114
1886.....	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888\$281	3:251\$940	169:722\$532
1887.....	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360\$783	3:492\$340	178:704\$055
1888.....	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067\$394	3:387\$580	197:978\$313
1889.....	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629\$209	4:051\$860	215:566\$103
1890.....	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151\$484	5:715\$400	219:272\$243
1891.....	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879\$317	11:099\$230	210:702\$971
1892.....	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971\$442	11:504\$210	199:370\$816
1893.....	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458\$137	11:061\$730	202:582\$658
Sommas....	2:498	327:099	860:489	3:929:044	5:116:632	50:107	1.442:424	282:663\$988	53:564\$290	2.911:551\$515

(a) Nos annos de 1877, 1878 e 1879 os rendimentos fóra do trafego, por insignificantes, estão incluídos nos respectivos rendimentos do trafego.

Obser

Esta linha foi aberta á exploração por troços, sendo o primeiro em 30 de julho de 1875 entre Ermezinde e Penafiel, e o segundo em 20 de porém, em exploração 46 kilometros, porque para o trafego é contado o troço entre Porto (Campanhã) e Ermezinde como commum ás linhas do 15 de julho de 1879 abriu o troço entre Juncal e Regua em cerca de 39 kilometros. Em 4 de abril e 1 de junho de 1880, abriram á exploração abriu o troço entre Pinhão e Tua (margem direita) em cerca de 12 kilometros. Em 10 de janeiro, 5 de maio e 9 de dezembro de 1887 abriram (meio da ponte internacional sobre o rio Agueda), na extensão total approximada de 61 kilometros. Em 8 de novembro de 1888 abriu á exploração para o trafego como troço commum ás linhas do Minho e Douro, a partir d'esta ultima data foram considerados em exploração 204 kilometros.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

RO DO DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fóra do tráfego	Totales					
6:549\$338	22:600\$223	105:631\$922	(a) -	105:631\$922	56:830\$285	48:801\$637	1:060\$905	1:235\$441	0,54
4:902\$204	23:613\$925	105:948\$081	(a) -	105:948\$081	68:070\$090	37:877\$991	728\$423	1:309\$040	0,64
12:228\$390	55:438\$790	196:744\$851	(a) -	196:744\$851	115:274\$205	81:470\$646	969\$889	1:372\$312	0,58
23:461\$462	105:781\$261	296:718\$776	1:493\$580	298:212\$356	151:047\$692	145:671\$084	1:213\$926	1:258\$730	0,51
25:448\$008	125:711\$791	322:674\$457	1:018\$610	323:693\$067	151:233\$340	171:441\$117	1:349\$930	1:190\$814	0,47
23:630\$351	143:758\$554	342:687\$823	982\$962	343:670\$785	156:691\$169	185:996\$654	1:464\$541	1:233\$788	0,46
22:503\$707	143:869\$599	345:984\$288	1:971\$253	347:955\$541	156:853\$954	189:130\$334	1:443\$743	1:197\$358	0,45
25:514\$234	148:548\$582	349:517\$931	1:166\$510	350:684\$441	167:538\$615	181:979\$316	1:309\$204	1:205\$314	0,48
22:793\$728	145:367\$512	333:465\$354	1:201\$303	334:666\$657	177:990\$369	155:474\$985	1:118\$525	1:280\$506	0,53
24:057\$705	159:323\$998	353:104\$235	2:076\$630	355:180\$865	179:880\$215	173:224\$020	1:246\$216	1:294\$102	0,51
30:967\$972	174:184\$469	383:856\$496	2:063\$120	385:919\$616	207:711\$698	176:144\$798	1:018\$178	1:200\$645	0,54
32:371\$313	189:889\$645	420:239\$271	2:057\$560	422:296\$831	245:129\$756	175:109\$515	871\$192	1:219\$551	0,58
33:880\$357	255:408\$511	504:854\$971	4:594\$052	509:449\$023	264:013\$488	240:841\$483	1:180\$596	1:294\$184	0,52
36:128\$559	265:941\$925	521:342\$727	3:101\$520	524:444\$247	278:915\$728	242:426\$999	1:188\$367	1:367\$234	0,53
33:931\$339	229:010\$075	473:644\$385	2:225\$470	475:869\$855	269:275\$712	204:368\$673	1:001\$807	1:319\$979	0,57
33:219\$253	247:289\$417	479:879\$486	2:519\$750	482:399\$236	279:398\$201	200:481\$285	982\$751	1:369\$599	0,58
32:770\$011	256:506\$912	491:859\$581	1:959\$245	493:818\$826	280:702\$986	211:156\$595	1:035\$081	1:375\$995	0,58
424:357\$931	2.692:245\$189	6.028:154\$635	28:431\$565	6.056:586\$200	3.206:557\$503	2.821:597\$132	1:129\$542	1:283\$649	0,53
					Medias				

vações

dezembro do mesmo anno entre Penafiel e Cahide na extensão total approximada de 33 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 consideram-se, Minho e Douro. Em 15 de setembro de 1878 abriu a exploração o troço entre Cahide e Juncal na extensão approximada de 19 kilometros. Em os troços entre Regua e Ferrão e entre esta estação e a do Pinhão na extensão total approximada de 23 kilometros. Em 1 de setembro de 1883 os troços entre Tua (margem direita) e Pocinho, entre esta estação e a do Coa e entre esta e a fronteira de Hespanha alem da Barca de Alva razão o ramal de Campanhã á Nova Alfandega do Porto na extensão approximada de 4 kilometros, e como este ramal é tambem considerado A extensão effectiva da linha do Douro entre Ermezinde e a fronteira é de 191,6.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO À POVOA

(Via

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700
1878.....	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460
1879.....	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570
1880.....	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470
1881.....	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	41:292\$390
1882.....	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060
1883.....	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736
1884.....	57	22:908	244:553	—	267:461	4:032	15:493	—\$—	—\$—	50:251\$114
1885.....	57	23:664	258:755	—	282:419	2:969	20:632	—\$—	—\$—	48:870\$841
1886.....	57	28:304	261:294	—	289:598	3:175	19:975	—\$—	740\$170	50:878\$473
1887.....	57	31:710	279:400	—	311:110	3:795	19:335	—\$—	774\$180	54:912\$805
1888.....	57	30:843	291:844	—	322:687	3:154	16:318	—\$—	716\$040	56:435\$751
1889.....	57	32:698	296:719	—	329:417	2:548	21:468	—\$—	678\$560	58:951\$559
1890.....	57	36:280	315:006	—	351:286	3:769	18:880	—\$—	887\$810	61:418\$885
1891.....	57	32:342	283:841	—	316:183	3:350	17:825	—\$—	1:602\$780	54:273\$260
1892.....	57	29:869	278:345	—	308:214	3:665	18:970	a) 916\$426	1:556\$100	55:405\$809
1893.....	61	32:315	295:766	—	328:081	2:646	23:214	3:701\$560	1:423\$060	56:969\$197
Sommas....	890	435:814	4:323:291	—	4:759:105	43:873	262:176	4:617\$986	8:378\$700	841:085\$080

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Pova do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1875; terminus da linha, com a extensão approximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o ramal da Senhora da

(a) Só entrando em vigor em outubro de 1892 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluído o imposto de transito e addicionaes, só d'aquella data começou a respectiva co

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.—

RAMAL DE

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1880.....	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	—\$—	2:817\$648
1881.....	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	—\$—	6:853\$586
1882.....	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$328	—\$—	16:357\$615
1883.....	72	11:267	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	—\$—	19:014\$996
1884.....	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—\$—	16:756\$721
1885.....	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	—\$—	14:201\$251
1886.....	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126\$682	582\$910	18:777\$527
1887.....	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	17:623\$510
1888.....	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$139
1889.....	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892
1890.....	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867
1891.....	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415
1892.....	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714
1893.....	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544
Sommas....	976	103:786	94:870	173:481	372:137	17:291	745\$843	31:519\$045	3:082\$880	234:329\$425

Obser

Este ramal foi aberto á exploração na sua totalidade entre a estação de Torre das Vargens e a fronteira de Hespanha alem de Marvão, na

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a este ramal na proporção do seu rendi

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.—

5
DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO
reduzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego	Totales					
1:071\$000	6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	500\$126	1:308\$492	0,72
1:076\$280	10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1:037\$570	10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1:271\$620	9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
4:850\$265	9:509\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	946\$131	0,82
5:683\$060	10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$190	930\$879	0,85
5:765\$096	11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
7:891\$250	12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	302\$100	932\$372	0,75
5:937\$640	13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	318\$794	886\$759	0,74
6:350\$325	13:975\$985	71:204\$783	776\$910	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	373\$040	876\$166	0,70
7:608\$030	13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	428\$214	897\$005	0,68
6:059\$440	11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	469\$207	830\$983	0,64
5:238\$400	14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	511\$832	860\$128	0,63
6:200\$770	13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	581\$714	834\$938	0,59
7:561\$360	12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	471\$222	831\$607	0,64
8:400\$473	12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	514\$447	831\$804	0,62
6:110\$090	15:096\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	466\$323	815\$240	0,64
88:112\$669	201:583\$013	1.130:780\$762	11:946\$255	1.142:727\$017	807:848\$252	322:932\$510	362\$846	907\$695	0,71
							Medias		

vações

em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Famalicão Hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 kilometros.

brança.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

6

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
497\$080	26:224\$735	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	107\$011	631\$475	0,85
1:415\$253	54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	198\$642	678\$696	0,77
4:347\$770	58:229\$203	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	67\$988	1:028\$326	0,94
7:051\$696	56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:257\$042	67:492\$040	14:850\$946	206\$263	937\$389	0,82
6:590\$334	52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	117\$469	933\$491	0,89
3:921\$766	31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	90\$011	778\$064	1,13
5:705\$193	29:787\$303	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	54\$119	699\$631	0,93
5:045\$631	38:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	94\$688	755\$724	0,89
6:797\$461	32:313\$310	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	7:007\$177	97\$322	902\$098	1,12
5:612\$791	32:795\$202	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	120\$647	795\$809	0,87
4:546\$239	27:200\$933	49:940\$039	134\$716	50:074\$755	62:550\$996	12:610\$957	175\$152	868\$764	1,25
7:001\$373	22:672\$392	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	23:710\$126	328\$307	1:048\$962	1,46
7:158\$990	20:994\$668	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	19:770\$787	274\$594	919\$030	1,43
6:313\$595	16:276\$413	39:526\$552	335\$314	39:861\$866	54:994\$002	15:467\$450	214\$826	763\$805	1,39
72:005\$172	499:969\$314	806:303\$911	13:686\$547	819:990\$458	825:163\$933	18:860\$022	19\$324	845\$455	1,02
							Medias		

vações

extensão de 71^h,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias (Numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1882.....	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	—\$—	55:918\$896
1883.....	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	—\$—	97:894\$171
1884.....	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	—\$—	98:356\$645
1885.....	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	—\$—	93:534\$809
1886.....	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623
1887.....	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224
1888.....	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129
1889.....	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018
1890.....	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702
1891.....	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596
1892.....	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219
1893.....	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142
Sommas....	2:910	173:080	420:892	1:718\$048	2:312:020	32:436	998:294	146:995\$704	17:156\$330	1:249:199\$174

Obser

Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Hespanha alem de Villar Formoso, na ex
Foi subsidiada pelo estado com a quantia de 23:000\$000 réis por kilometro, na importancia total de 4.650:764\$220 réis, na extensão de
teve subsidio algum do estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Maga*

N.º

CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias (Numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito (a)	De sello	
1884.....	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—\$—	—\$—	29:925\$585
1885.....	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—\$—	—\$—	29:805\$085
1886.....	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—\$—	405\$320	32:810\$730
1887.....	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—\$—	414\$340	35:400\$495
1888.....	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—\$—	426\$610	37:866\$530
1889.....	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—\$—	474\$140	38:036\$120
1890.....	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—\$—	773\$870	39:062\$435
1891.....	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—\$—	1:252\$770	38:866\$155
1892.....	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—\$—	961\$860	38:601\$480
1893.....	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	2:897\$575	988\$260	37:272\$077
Sommas....	337	324:244	1:243:910	—	1:568:154	12:316	200:706	2:897\$575	5:697\$170	357:646\$692

(a) Tendo entrado em vigor em 1 de janeiro de 1893 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluido o imposto de transito e adicionais, só d'aquella data começou a respecti

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25¹/₂,299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guima

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.—O chefe da repartição, —*Francisco Perfeito de Ma*

7

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego	Totais					
7:961\$063	38:740\$601	102:620\$560	1:946\$905	104:567\$465	99:422\$363	3:168\$197	24\$946	783\$089	0,97
15:525\$248	102:472\$501	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	166\$029	687\$298	0,80
15:593\$507	122:257\$907	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	367\$927	581\$511	0,61
19:090\$610	155:899\$493	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	408\$377	652\$986	0,61
21:577\$377	174:122\$574	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	556\$898	660\$791	0,54
25:280\$969	164:191\$533	307:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	563\$082	653\$553	0,54
26:348\$143	170:445\$524	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	629\$267	628\$756	0,50
24:454\$293	226:641\$985	373:492\$296	14:261\$105	387:753\$401	172:725\$784	200:766\$512	793\$543	682\$710	0,46
28:492\$331	199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	714\$646	682\$643	0,49
28:522\$230	154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	507\$875	650\$672	0,56
23:143\$517	162:302\$930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	475\$711	635\$631	0,57
20:192\$689	169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	512\$229	623\$600	0,54
260:181\$977	1.840:692\$042	3.350:073\$193	104:333\$736	3.454:406\$929	1.905:911\$313	1.444:161\$880	496\$276	654\$952	0,57
					Medias				

vações

tensão de 252^k,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.

202^k,20714 entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e Figueira da Foz, não

ões.

8

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego	Totais					
3:159\$155	5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	468\$030	769\$200	0,62
3:978\$338	8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	401\$644	838\$549	0,68
3:456\$980	9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	436\$236	911\$020	0,68
4:227\$540	11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	650\$884	865\$497	0,57
4:070\$125	14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	785\$667	869\$157	0,52
4:447\$069	14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	835\$331	830\$056	0,50
4:909\$910	14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	903\$672	817\$308	0,47
4:862\$653	17:197\$587	60:926\$395	484\$075	61:410\$470	28:893\$573	32:032\$822	942\$141	849\$811	0,47
4:612\$460	20:351\$336	63:565\$276	444\$415	64:009\$691	27:546\$159	36:019\$117	1:059\$386	810\$181	0,43
3:960\$095	21:903\$743	63:135\$915	719\$372	63:855\$287	25:920\$547	37:215\$368	1:094\$569	762\$369	0,41
41:684\$325	137:581\$526	536:912\$543	5:587\$622	542:500\$165	280:679\$486	256:233\$057	760\$335	832\$877	0,52
					Medias				

va cobrança.

vações

ções, na extensão total de 33^k,421, em 14 de abril de 1884.

galhães.

RAMAL DE

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1885.....	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	—5—	597\$476
1886.....	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870
1887.....	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915
1888.....	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997
1889.....	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932
1890.....	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672
1891.....	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511
1892.....	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849
1893.....	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060
Sommas ..	17	135:161	288:710	690:484	1.114:355	21:943	184:637	2:129\$242	10:271\$160	28:955\$282

Obser

Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885 na extensão approximada de 1^h,7,

(a) Estas verbas são as que da verba geral «recetta fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do seu rendimento

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251
1888.....	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630
1889.....	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057
1890.....	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739
1891.....	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406
1892.....	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517
1893.....	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763
Sommas ...	510	576:005	1.231:388	2.036:118	3.843:511	18:182	1.709:112	79:116\$130	7:896\$150	1.069:481\$363

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão approximada de 28 kilometros, em 2 de abril Torres Vedras e Cintra.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «recetta fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do seu rendimento

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
186\$393	1:277\$394	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	1:167\$883	893\$380	893\$380	1:167\$883	0,57
819\$837	4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	842\$431	2:909\$211	0,77
966\$794	3:574\$327	8:254\$036	202\$930	8:456\$966	6:413\$205	1:840\$831	920\$415	3:206\$602	0,78
1:044\$755	3:178\$675	7:563\$427	124\$450	7:687\$877	6:020\$928	1:542\$499	771\$249	3:010\$464	0,80
1:476\$410	6:278\$424	11:452\$766	278\$744	11:731\$510	7:902\$551	3:550\$215	1:775\$107	3:951\$275	0,69
1:281\$313	7:224\$335	12:633\$320	36\$234	12:669\$554	9:034\$035	3:599\$285	1:799\$642	4:517\$017	0,71
1:615\$524	7:869\$838	13:277\$873	213\$000	13:490\$873	9:067\$308	4:210\$565	2:105\$282	4:533\$654	0,68
1:702\$226	6:729\$882	12:100\$957	58\$000	12:158\$957	8:758\$110	3:342\$847	1:671\$423	4:379\$055	0,72
1:651\$092	6:931\$323	12:195\$475	103\$457	12:298\$932	8:234\$231	3:961\$244	1:980\$622	4:117\$115	0,68
10:744\$344	47:342\$776	87:042\$402	1:256\$620	88:299\$022	62:416\$673	24:625\$729	1:448\$572	3:671\$569	0,72
					Medias				

vações

do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
4:339\$457	53:832\$259	182:835\$967	4:229\$959	187:065\$926	70:173\$317	112:662\$650	1:707\$010	1:063\$232	0,38
9:146\$439	124:013\$058	290:196\$127	4:500\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	2:377\$723	1:543\$846	0,39
9:660\$892	112:139\$297	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	1:961\$784	2:084\$057	0,51
16:661\$323	88:324\$371	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	1:623\$620	2:162\$900	0,57
14:482\$938	109:915\$611	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:519\$921	108:082\$034	1:460\$568	2:331\$350	0,61
11:052\$486	84:695\$673	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	1:281\$274	1:887\$438	0,59
11:441\$514	76:484\$900	227:958\$177	1:933\$827	229:892\$004	136:852\$734	91:105\$443	1:231\$155	1:849\$361	0,60
76:785\$049	649:405\$169	1:795:671\$581	23:466\$757	1:819:138\$338	947:735\$799	847:935\$782	1:662\$619	1:858\$305	0,53
					Medias				

vações

de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74^k,342 até aos limites da concessão, além das estações de

do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695
1888.....	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	86:869\$900
1889.....	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	109:233\$468
1890.....	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	115:528\$626
1891.....	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720
1892.....	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391
1893.....	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$040	105:535\$404
Sommas ...	1:001	129:491	300:144	1.117:945	1.547:580	26:672	508:086	53:544\$950	11:266\$290	661:098\$204

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96¹/₂55885, em 1 de agosto de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha 167¹/₂60848.

(a) N'estas verbas são incluídas as que da verba geral «receita fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do seu de jure liquidadas pelo estado pela fórmula seguinte:

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Vedras
Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até á Fi
Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi
Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi
Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi
Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi

Somma

N'esta importância foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a companhia real tinha de entregar ao estado pela linha americana de S. Martinho do Porto á Marinha

Repartição de caminhos de ferro, 31 de dezembro de 1894. =

A FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
1:435\$650	7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	342\$488	527\$063	0,61
6:420\$901	54:493\$681	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	146\$429	1:012\$043	0,87
9:606\$354	90:137\$562	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	318\$915	979\$080	0,75
10:962\$444	86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	— 3\$561	1:271\$263	1,00
12:832\$050	81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	— 36\$964	1:270\$545	1,03
12:349\$719	85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	139\$358	1:067\$709	0,88
13:584\$531	77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	101\$366	1:067\$228	0,91
67:691\$649	482:580\$526	1.211:370\$379	556:256\$678	1.767:627\$057	1.093:949\$301	117:421\$078	117\$304	1:092\$856	0,90
					Medias				

vações

1887, e até à estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151¹/₂,63194 em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de ju-

rendimento do tráfego annual; e desde 1 de janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de junho d'esse anno, para contagem de garantia de juro) as importancias das garantias

a Leiria.....	57:935\$310
ueira da Foz e a Alfarellos.....	81:936\$400
ueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
ueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
ueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
ueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
	542:132\$062

Grande, nos termos do artigo 29.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$583	102\$900	2:699\$114
1888.....	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562
1889.....	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160
1890.....	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	12:879\$614
1891.....	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338
1892.....	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$558
1893.....	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774
Sommas ...	344	13:639	26:347	142:256	182:242	3:653	108:747	9:765\$840	2:702\$680	71:851\$120

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro

Em 1887 — noventa e quatro dias

Em 1888 — todo o anno

Em 1889 — todo o anno

Em 1890 — todo o anno

Em 1891 — todo o anno

Em 1892 — todo o anno

Em 1893 — todo o anno

Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

RAMAL DE SANTA A

(Dupla

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias (Numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1888.....	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	-3-	8:691\$333
1889.....	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	-3-	9:323\$858
1890.....	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	-3-	9:144\$928
1891.....	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	-3-	4:309\$419
1892.....	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	-3-	14:122\$544
1893.....	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	-3-	20:656\$746
Sommas....	45	116:311	237:693	465:221	819:225	13:089	335:445	5:841\$249	-3-	66:248\$822

Obser

Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0^h8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via n'este ramal foi aberta á exploração, entre Campolide e a bifurcação de Chellas, em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e a de Bemfica, em 10 de setembro de 1893, na extensão approximada de 7^h3.

N'esta linha não se cobra imposto de sello, sendo lançado o respeitante ás mercadorias ou bagagens, que por ella passam, a cargo das li

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendi

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
1:066\$983	4:564\$330	8:330\$427	15:206\$561	23:536\$988	7:144\$711	1:185\$716	84\$694	510\$336	0,86
2:707\$051	18:388\$268	31:356\$881	59:163\$252	90:520\$133	41:767\$317	—10:410\$436	—189\$280	759\$405	1,33
2:358\$305	21:898\$071	35:617\$536	58:154\$114	93:771\$650	40:595\$417	—4:977\$881	—90\$507	738\$098	1,14
3:849\$467	21:761\$725	38:490\$806	57:601\$473	96:092\$279	32:782\$413	5:708\$393	103\$789	596\$044	0,85
3:447\$424	21:685\$079	37:890\$841	59:321\$855	97:212\$696	27:962\$194	9:928\$647	180\$520	508\$403	0,74
3:415\$608	24:170\$345	38:351\$511	57:837\$956	96:189\$467	25:502\$897	12:848\$614	233\$611	463\$689	0,66
2:548\$336	26:602\$437	40:276\$547	57:454\$615	97:731\$162	25:444\$099	14:832\$448	269\$681	462\$620	0,63
19:393\$174	139:070\$255	230:314\$549	364:739\$826	595:054\$375	201:199\$048	29:115\$501	84\$638	584\$881	0,87
					Medias				

vações

Mirandella, na extensão de 54^k,67955, em 29 de setembro de 1887.

pagas pelo estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes:

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:501\$148
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	363:915\$878

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
392\$451	6:195\$500	15:279\$284	236\$705	15:515\$989	5:554\$495	9:724\$789	1:944\$958	1:110\$899	0,36
577\$144	9:506\$270	19:407\$272	451\$164	19:858\$436	8:940\$160	10:467\$112	1:308\$389	1:117\$520	0,46
756\$781	8:848\$422	18:750\$131	50\$328	18:800\$459	8:793\$680	9:956\$451	1:244\$556	1:099\$210	0,47
878\$460	9:959\$409	15:147\$282	219\$000	15:366\$282	11:161\$675	3:985\$607	498\$201	1:395\$209	0,74
2:878\$039	10:783\$510	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$814	12:776\$279	1:597\$035	1:875\$977	0,54
2:847\$020	9:431\$741	32:935\$507	279\$400	33:214\$907	17:721\$453	15:214\$054	1:901\$757	2:215\$182	0,54
8:329\$895	54:724\$852	129:303\$569	1:352\$597	130:656\$166	67:179\$277	62:124\$292	1:380\$540	1:492\$873	0,52
					Medias				

vações

aproximada de 7 kilometros: entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 1^k,9 e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata, em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é

nhas expedidoras ou destinatarias da companhia real.

mento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

RAMAL DE

(Dupla via entre Pe

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De selo	
1889.....	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813\$354	9\$800	16:127\$962
1890.....	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942\$427	57\$210	57:965\$210
1891.....	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970\$963	156\$340	76:586\$746
1892.....	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031\$563	194\$740	57:437\$251
1893.....	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974\$789	259\$340	55:102\$599
Sommas....	96	155:477	801:971	1.081:445	2.038:893	1:537	8:658	13:733\$096	677\$430	263:219\$758

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na extensão approximada de 19 simples provisoria, na extensão total approximada de 23¹/₂. A ligação, também provisoria, entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra, A via dupla foi aberta entre Caxias e Estoril, em 1 de outubro de 1890, e entre Estoril e Cascaes, em 21 de maio de 1892.

a) Estas verbas são as que da verba geral — receita fóra do trafego — de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De selo	
1890.....	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552
1891.....	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077\$785	503\$420	39:609\$293
1892.....	4	98:965	221:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610
1893.....	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746\$087	4:196\$770	51:459\$502
Sommas....	14	354:438	765:210	1.163:271	2.282:919	14:462	—	8:456\$703	7:698\$150	160:520\$957

Obser

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via.

(a) Estas verbas são as que da verba geral — receita fóra do trafego — de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

CASCAES

drouços e Cascaes)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilome- trico líquido (tra- fego)	Despesa de explo- ração por kilome- tro	Relação entre a des- pesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totais					
167\$864	-3-	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	252\$021	3:007\$143	0,92
1:049\$303	4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	-3:282\$585	-172\$767	3:279\$035	1,05
3:037\$574	114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	99\$683	3:222\$753	0,97
2:138\$454	1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	-1:164\$746	-48\$531	2:607\$660	1,02
2:066\$565	3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	374\$314	2:157\$714	0,85
8:359\$760	5:661\$663	277:241\$181	2:479\$059	279:720\$240	269:052\$468	8:188\$713	84\$257	2:802\$630	0,97
					Medias				

vações

kilómetros, sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias, e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços, em 6 de dezembro de 1890, em via na extensão aproximada de 0^h,6, teve lugar em 10 de agosto de 1891.

Pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

15

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilome- trico líquido (tra- fego)	Despesa de explo- ração por kilome- tro	Relação entre a des- pesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totais					
531\$623	-3-	24:299\$175	65\$876	24:365\$051	14:935\$560	9:363\$615	4:681\$807	7:467\$780	0,61
2:905\$322	-3-	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	3:195\$103	7:433\$550	0,70
5:953\$002	-3-	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	1:827\$339	11:082\$064	0,86
7:459\$550	-3-	58:919\$052	499\$825	59:418\$877	43:005\$835	15:913\$217	3:978\$304	10:751\$459	0,73
16:849\$497	-3-	177:370\$454	1:416\$701	178:787\$155	132:003\$851	45:366\$603	3:240\$471	9:428\$846	0,74
					Medias				

vações

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3^h,342.

Pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1890.....	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115
1891.....	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	448\$510	19:128\$753
1892.....	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	456\$780	16:431\$762
1893.....	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	479\$820	15:713\$888
Sommas ...	155	16:803	30:780	111:218	158:801	1:045	30:015	4:010\$471	1:439\$330	52:878\$518

Obser

Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade entre as estações de Santa Comba

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro

Em 1890 — trinta e sete dias

Em 1891 — todo o anno

Em 1892 — todo o anno

Em 1893 — todo o anno

Somma

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

N.

CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1891.....	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032
1892.....	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713
1893.....	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171
Sommas....	412	17:538	43:208	138:147	198:893	2:561	72:205	12:094\$718	3:291\$710	113:646\$916

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã na extensão de 165^k,086 em 6 de setembro de 1891; e até á

(a) N'estas verbas são incluídas:

1.^o — As que da verba geral — receita fóra do trafego — de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento de

2.^o — As importancias das garantias de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a por

As garantias de juro liquidadas n'este mappa são:

Em 1891 — 117 dias.....

Em 1892 — todo o anno.....

Em 1893 — todo o anno.....

Somma.....

Repartição do caminho de ferro, em 31 de dezembro de 1894. =

SANTA COMBA DÃO A VIZEU

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
192\$744	995\$959	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	2:781\$409	556\$282	1:114\$845	1,99
2:551\$468	8:628\$799	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	3\$562	602\$619	0,99
2:333\$115	9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	10\$950	560\$637	0,98
2:202\$692	11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$914	26:759\$629	2:663\$599	53\$272	535\$193	0,91
7:280\$019	30:945\$931	91:104\$468	193:655\$457	284:759\$925	90:496\$669	607\$799	3\$921	583\$849	0,99
					Medias				

vações

Dão e Vizeu, em 25 de novembro de 1890, na extensão approximada de 49^k.51086.

Pagas pelo estado desde 25 de novembro de 1890, que são as seguintes:

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	193:229\$187

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
3:859\$725	18:829\$321	42:497\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	19:254\$100	370\$271	1:187\$523	1,45
7:878\$869	45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	62:758\$294	380\$353	952\$062	1,66
8:946\$901	66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	33:393\$463	171\$248	831\$250	1,26
20:685\$495	131:196\$873	265:529\$284	720:497\$237	986:026\$521	380:935\$141	115:405\$857	280\$111	924\$600	1,43
					Medias				

vações

Guarda na extensão approximada de 211^k.590 em 11 de maio de 1893.

tráfego annual.
taria de 26 de março de 1892, para este effeito a extensão das duas secções em 157^k.41065.

.....	99:351\$135
.....	309:941\$570
.....	309:604\$735
.....	718:387\$440

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

**Mappa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro por
desde 1 de janeiro de 1877**

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	
1877.....	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	-5-	1.214:912\$015
1878.....	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	-5-	1.289:246\$088
1879.....	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	-5-	1.319:351\$446
1880.....	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	-5-	1.403:166\$097
1881.....	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	-5-	1.436:294\$157
1882.....	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	-5-	1.597:533\$514
1883.....	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	-5-	1.648:596\$997
1884.....	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169\$813	-5-	1.672:036\$478
1885.....	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	-5-	1.615:802\$629
1886.....	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987
1887.....	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768
1888.....	1:843	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806
1889.....	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592
1890.....	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558
1891.....	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184
1892.....	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949\$702	80:976\$406	2.434:092\$022
1893.....	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$84
Sommas...	27:373	5.598:631	17.225:797	36.326:894	59.151:322	780:505	17.956:899	2.301:796\$336	389:995\$926	31.733:997\$717

Obser

Pelas disposições do artigo 214.^o do regulamento do imposto do sello, de 26 de novembro de 1885, elaborado para execução da carta de lei

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de 1894.==

N.

**Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes,
explorados por companhias, desde 1 de**

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias (numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	
1877.....	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427
1880.....	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-5-	866:408\$201
1881.....	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627\$709	-5-	885:221\$535
1882.....	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	-5-	1.013:702\$622
1883.....	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	-5-	1.055:729\$884
1884.....	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	-5-	1.045:944\$220
1885.....	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	-5-	1.009:820\$013
1886.....	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518
1887.....	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$308	13:542\$020	1.356:183\$689
1888.....	1:040	259:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085
1889.....	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:393\$134	15:441\$640	1.641:317\$035
1890.....	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862
1891.....	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575
1892.....	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682
1893.....	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256\$701	46:167\$090	1.645:070\$343
Sommas...	14:580	3.513:248	8.399:397	23.137:545	35.050:190	487:272	12.367:261	1.343:084\$451	214:187\$250	20.796:808\$029

(a) N'estas verbas estão incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado á companhia real: pela linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Al

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de

tuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, até 31 de dezembro de 1893

Rendimentos (liquidos de impostos)					Despezas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
171:016\$086	1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	1:741\$509	985\$348	0,36
185:975\$552	1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:020\$613	1.598:256\$109	1:576\$189	1:043\$412	0,40
228:311\$101	1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	1:526\$148	1:086\$532	0,41
244:850\$225	1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	1:664\$928	1:062\$420	0,39
248:828\$844	1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	1:581\$496	1:106\$150	0,41
267:964\$327	1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	1:438\$591	1:171\$697	0,45
279:034\$793	1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	1:400\$842	1:065\$053	0,43
301:789\$812	1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	1:446\$593	1:033\$992	0,42
276:658\$786	1.860:813\$800	3.753:275\$215	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	1:394\$708	1:060\$017	0,43
327:012\$425	1.949:999\$482	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	1:606\$315	1:073\$292	0,40
362:255\$449	2.051:131\$898	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	1:553\$542	1:056\$586	0,40
388:623\$231	2.259:235\$196	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	1:496\$453	1:095\$745	0,42
394:709\$124	2.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	1:517\$972	1:183\$228	0,44
432:606\$272	2.508:500\$438	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	1:341\$645	1:283\$363	0,49
457:853\$101	2.200:977\$016	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	1:123\$026	1:276\$727	0,53
422:166\$206	2.339:224\$973	5.195:483\$201	562:763\$460	5.758:246\$661	2.736:746\$307	2.458:736\$894	1:069\$016	1:189\$890	0,53
425:899\$402	2.416:019\$031	5.312:300\$817	577:359\$416	5.889:660\$233	2.641:973\$458	2.670:327\$359	1:144\$099	1:131\$951	0,50
5.415:554\$736	32.238:375\$360	69.387:927\$813	2.689:720\$263	72.077:648\$076	30.866:998\$080	38.520:929\$733	1:407\$260	1:127\$644	0,44
							Medias		

vações

de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto de sello nos caminhos de ferro a contar tão somente de 1 de janeiro de 1886.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

de interesse geral, em leito proprio no continente do reino, de via larga, janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1893

Rendimentos (liquidos de impostos)					Despezas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
122:043\$340	919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	2:573\$604	1:134\$670	0,31
140:718\$922	875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	2:506\$777	1:182\$802	0,32
170:117\$376	958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	2:689\$577	1:180\$845	0,31
173:114\$738	1.052:461\$018	2.091:983\$957	9:000\$000	2.100:983\$957	658:871\$596	1.433:112\$361	2:624\$748	1:206\$724	0,31
165:614\$148	1.103:451\$626	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	2:495\$134	1:232\$007	0,33
184:688\$194	1.159:609\$590	2.358:000\$406	37:856\$755	2.395:857\$161	934:425\$308	1.423:575\$098	2:019\$255	1:325\$426	0,40
193:437\$293	1.228:924\$770	2.478:091\$947	30:326\$096	2.508:418\$043	952:194\$750	1.525:897\$197	1:836\$218	1:145\$842	0,38
202:198\$907	1.280:674\$671	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	1:957\$831	1:085\$270	0,36
183:433\$929	1.301:095\$289	2.494:349\$231	55:193\$124	2.549:542\$355	885:534\$846	1.608:814\$385	1:933\$671	1:064\$345	0,35
226:819\$991	1.375:658\$427	2.793:321\$936	69:516\$619	2.862:838\$555	943:749\$230	1.849:572\$706	2:220\$375	1:132\$952	0,34
249:645\$422	1.431:286\$988	3.037:116\$099	69:702\$815	3.106:818\$914	1.053:024\$427	1.984:091\$672	2:112\$984	1:121\$432	0,35
269:900\$676	1.604:989\$703	3.394:961\$464	116:820\$215	3.511:781\$679	1.210:378\$551	2.184:582\$913	2:100\$561	1:763\$825	0,36
265:018\$118	1.786:971\$597	3.693:306\$750	172:501\$414	3.865:808\$164	1.472:863\$453	2.220:443\$297	2:054\$064	1:362\$501	0,40
283:631\$214	1.738:546\$339	3.710:080\$415	120:143\$184	3.830:223\$599	1.647:954\$414	2.062:126\$001	1:867\$868	1:492\$712	0,44
294:751\$286	1.439:061\$678	3.481:596\$539	255:700\$153	3.737:296\$692	1.770:312\$414	1.711:284\$125	1:471\$439	1:522\$195	0,51
265:866\$035	1.522:212\$790	3.419:013\$507	433:680\$583	3.852:694\$090	1.685:230\$773	1.733:782\$734	1:358\$764	1:320\$714	0,49
274:101\$099	1.584:092\$293	3.503:263\$735	449:272\$318	3.952:536\$053	1.640:764\$886	1.862:498\$849	1:426\$109	1:256\$328	0,47
3.665:100\$688	22.363:196\$504	46.825:105\$221	2.008:986\$726	48.834:091\$947	18.234:874\$494	28.590:230\$727	1:960\$921	1:250\$677	0,39
							Medias		

farellos desde 1888, e pela linha da Beira Baixa, desde 1891.

1894. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

**Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes,
explorados pelo estado, desde 1 de janeiro**

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos (a)	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello	
1877.....	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719\$209	-5-	352:026\$655
1878.....	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	-5-	399:146\$945
1879.....	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	-5-	452:604\$449
1880.....	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	-5-	502:158\$426
1881.....	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	-5-	506:780\$232
1882.....	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	-5-	537:718\$832
1883.....	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	-5-	545:010\$377
1884.....	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	-5-	545:915\$559
1885.....	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	-5-	527:306\$690
1886.....	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	548:255\$266
1887.....	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	566:804\$665
1888.....	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	608:616\$878
1889.....	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193\$450	11:202\$330	695:945\$718
1890.....	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	722:633\$647
1891.....	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495\$886	33:666\$010	716:620\$103
1892.....	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142\$770	34:295\$296	681:952\$731
1893.....	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:231\$105
Sommas....	11:067	1.294:883	3.202:072	12.935:875	17.432:830	232:346	4.987:994	937:420\$013	157:590\$796	9.613:728\$278

(a) N'estas extensões está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8^k,4 entre Porto (Campanhã) e Ermezinde e desde 8 de novembro de 1888, tambem a exte nção

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de

**Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes,
desde 1 de janeiro de 1877**

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias (numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello	
1877.....	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-5-	-5-	42:942\$700
1878.....	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-5-	-5-	39:626\$460
1879.....	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-5-	-5-	37:287\$570
1880.....	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-5-	-5-	34:599\$470
1881.....	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-5-	-5-	44:292\$390
1882.....	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-5-	-5-	46:112\$060
1883.....	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-5-	-5-	47:856\$736
1884.....	88	44:661	340:244	-	384:905	4:823	24:613	-5-	-5-	80:176\$699
1885.....	91	53:954	354:315	-	408:269	3:933	34:888	-5-	-5-	78:675\$926
1886.....	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-5-	-5-	83:689\$203
1887.....	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346\$583	1:291\$420	93:012\$414
1888.....	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	104:563\$843
1889.....	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839
1890.....	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049
1891.....	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$210	125:026\$506
1892.....	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899\$617	3:506\$340	121:204\$609
1893.....	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936
Sommas ...	1:726	790:500	5.624:328	253:474	6.668:302	60:887	601:644	21:291\$872	18:217\$880	1.323:461\$410

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado á companhia nacional pela linha ferrea de Fox-Tua a Miran

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga,
de 1877 até 31 de dezembro de 1893

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego	Totais					
47:901\$746	281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	831\$882	758\$804	0,48
44:180\$350	294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	670\$117	889\$796	0,57
57:156\$155	354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	565\$801	1:007\$784	0,64
70:463\$867	500:508\$083	1:073:130\$376	5:656\$992	1:078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	890\$241	937\$920	0,51
78:364\$431	489:104\$156	1:074:248\$819	4:657\$300	1:078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	811\$078	997\$422	0,55
77:593\$073	503:592\$293	1:118:904\$198	3:756\$370	1:122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	871\$326	1:012\$350	0,54
79:832\$404	495:900\$578	1:120:743\$359	7:324\$580	1:128:067\$939	576:870\$945	543:872\$414	909\$485	964\$667	0,51
88:540\$500	510:900\$053	1:145:356\$112	5:149\$705	1:150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	903\$248	986\$778	0,52
83:308\$879	537:427\$295	1:148:042\$864	5:557\$471	1:153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	811\$662	1:082\$798	0,57
90:385\$129	550:826\$050	1:189:466\$445	9:328\$190	1:198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	943\$886	1:018\$930	0,52
99:707\$474	590:334\$960	1:256:847\$099	9:044\$735	1:265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	925\$797	998\$931	0,52
105:885\$939	609:914\$180	1:324:416\$997	6:141\$805	1:330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	846\$759	1:053\$409	0,55
117:647\$232	719:656\$558	1:533:249\$508	11:515\$539	1:544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	985\$560	1:003\$090	0,50
133:822\$167	719:525\$935	1:575:981\$749	9:245\$570	1:585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	803\$998	1:099\$361	0,58
144:678\$910	701:977\$223	1:563:276\$236	7:238\$770	1:570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	816\$152	1:071\$862	0,57
137:558\$515	749:745\$907	1:569:237\$153	7:621\$275	1:576:858\$428	923:021\$774	646:215\$379	780\$453	1:114\$760	0,59
136:977\$090	756:817\$839	1:598:026\$034	7:105\$480	1:605:131\$514	873:354\$665	724:671\$369	875\$207	1:054\$776	0,55
1.593:983\$861	9.365:998\$131	20.573:710\$270	104:804\$377	20.678:514\$647	11.251:900\$131	9.321:810\$139	842\$306	1:011\$707	0,54
							Medias		

do ramal de Campanhã à nova alfandega do Porto, ou 3^h,9 por serem troços communs ao trafego das linhas do Minho e Douro.

1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida,
a 31 de dezembro de 1893

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego (a)	Totais					
1:071\$000	6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	500\$126	1:308\$492	0,72
1:076\$280	10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1:037\$570	10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1:271\$620	9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
4:850\$265	9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	946\$131	0,82
5:683\$060	10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$191	930\$879	0,85
5:765\$096	11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
11:050\$405	17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	360\$553	874\$891	0,71
9:915\$978	22:291\$216	110:883\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	349\$749	868\$746	0,71
9:807\$305	23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	396\$652	889\$189	0,69
12:902\$553	29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	454\$515	835\$246	0,65
12:836\$616	44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	294\$843	812\$909	0,73
12:043\$774	50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	360\$259	807\$155	0,69
15:152\$891	50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	442\$447	753\$222	0,63
18:422\$905	59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	352\$037	685\$655	0,66
18:761\$656	67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	401\$728	655\$580	0,62
14:821\$213	75:108\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	415\$785	639\$269	0,61
156:470\$187	509:180\$725	1.989:112\$322	575:929\$160	2.565:041\$482	1.380:223\$455	608:888\$867	352\$774	799\$666	0,69
							Medias		

della e desde 25 de novembro de 1890 tambem as respectivas á linha de Santa Cozma Dão a Vizeu.

1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 5—GRANDE VELOCIDADE

AVENÇAS PARA VIAGENS A PREÇOS REDUZIDOS

DESDE 1 DE MAIO DE 1895

(Approvada por despacho ministerial de 23 de março de 1895)

BASES

Extensão accumulada dos percursos	Custo total das viagens					
	Poravença em			Por tarifa geral em		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Avença annual						
Até 3:000 kilometros	43\$000	33\$500	24\$000	57\$000	44\$400	31\$600
Por 1:000 kilometros além de 3:000.	13\$500	10\$500	7\$500	19\$000	14\$800	10\$600
Por 1:000 kilometros além de 4:000.	12\$500	9\$800	7\$000	19\$000	14\$800	10\$600
Por cada 1:000 kilometros além de 5:000	11\$600	9\$000	6\$500	19\$000	14\$800	10\$600
Avença por um mez						
Até 1:000 kilometros	13\$500	10\$500	7\$500	19\$000	14\$800	10\$600

CONDIÇÕES

1.ª O pedido de avença deve ser feito com oito dias de antecedencia em qualquer das estações, no modelo por estas fornecido, indicando-se n'elle o nome e residencia do avençal, a classe em que pretende viajar e a especie de avença (annual ou por um mez). O pedido deve vir acompanhado de um retrato em papel delgado com as dimensões de 0^m,075 X 0^m,05 e da quantia de 2\$000 réis, que ficará em deposito como garantia do cumprimento das presentes condições até ao termo da validade da avença.

2.ª Será entregue ao avençal pela administração um livrete de cedulas de 500 réis, 100 réis e 50 réis, cuja somma perfará a importancia nominal correspondente ao percurso, segundo a tarifa geral da classe respectiva, de 1:000 kilometros para a avença por um mez e de 3:000 para a annual. Este livrete será por elle pago pelo preço reduzido indicado na presente tarifa e assignado na presença do chefe de estação que lh'o entregar.

3.ª Sempre que o avençal pretender um bilhete, apresentará o seu livrete ao bilheteiro da estação de partida para serem cortadas **por este** as cedulas na importancia do custo do bilhete ordinario, que será entregue com o livrete. As quantias inferiores a 50 réis serão arredondadas para esta.

4.ª Quando restarem n'um livrete cedulas, cuja somma seja inferior ao custo do bilhete, que o avençal pretender comprar, ser-lhe-ha permittido utilisal-as conjunctamente com a moeda corrente necessaria, para perfazer aquella importancia.

5.ª Depois de gastas as cedulas do livrete, o avençal poderá requisitar outros successivamente, correspondentes cada um ao percurso de 1:000 kilometros, e cujos preços gosarão da redução, indicada na presente tarifa. As requisições devem ser acompanhadas do livrete.

6.ª O bilhete vendido por avença é considerado para todos os effeitos de franquia de bagagem, de mudança de classe, de percurso além da estação do destino, como bilhete ordinario.

7.ª O portador do bilhete por avença é obrigado a apresentar o seu livrete, como prova de identidade, sempre que lhe fôr exigido pelos agentes da administração, sendo considerado passageiro sem bilhete, quando se recusar a fazel-o.

8.ª O avençal não terá direito a reclamar por viajar em classe inferior á sua, quando accidentalmente haja falta de logar, nem pelas interrupções ou irregularidades do serviço dos comboios.

9.ª As avenças são contadas a partir do dia **um** de cada mez.

10.^a Dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que findar o praso da avença, o avençal entregará o livrete em qualquer das estações, embora as cedulas não tenham sido todas aproveitadas, sendo-lhe restituída em troca a importancia do deposito.

11.^a O livrete de avença é pessoal e intransmissivel, e deve ter a assignatura do portador. Quando fôr encontrado em poder de outro individuo que não seja aquelle a quem tiver sido vendido, será apprehendido e o portador considerado passageiro sem bilhete, independentemente das penas em que por lei incorrerem tanto um como o outro.

12.^a No caso de extravio do livrete, o avençal avisará immediatamente a administração, que o auxiliará nas diligencias necessarias para o reaver, fazendo-o apprehender, se alguem pretender aproveitá-lo fraudulentamente. Decorridos oito dias, poderá o avençal comprar outro livrete, mediante requisição acompanhada de retrato, sem ter de fazer novo deposito, assistindo-lhe a faculdade de utilizar o primeiro livrete, dentro do praso da avença, se fôr encontrado posteriormente á requisição d'aquelle.

13.^a O avençal obriga-se a não transportar comsigo recovagens nem valores, a não ser nas condições estipuladas nas tarifas geraes. As collecções de amostras serão admittidas como bagagens com a condição de serem transportadas em malas ou caixas fechadas e de serem consideradas bagagens para os effeitos de indemnisação por extravio.

14.^a O praso de validade da avença annual poderá ser prorogado por um mez, mediante o pagamento de 10 por cento, da importancia do ultimo livro de cedulas fornecido. O pedido de prorrogação deverá vir acompanhado pelo livro de cedulas, para ser n'elle registada a prorrogação.

15.^a A avença por um mez póde ser renovada por mezes successivos, sem se fazer novo deposito. O avençal terá o direito de requisitar successivamente dentro de cada mez e pela fórma prescripta na condição 5.^a novos livretes pelo preço do primeiro.

16.^a Ficam revogadas as disposições das tarifas geraes, que fôrem contrarias ás da presente.

Porto, 10 de abril de 1895.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.