

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, 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. CRETET.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA



Anvers — 1894

## Annexos d'este numero

Mappas estatisticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes ate 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 Belgica, por A. Urbau	130
Novas tarifas	132
Contractos	133
Estatísticas	133
O Caminho de ferro do 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. — Cursa dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas de Lisboa e estrangeiro — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	136 e 137
Patentes de invenção.	138
Reforma de bilhetes	138
Linhos portuguezas. — Linha de cintura do Porto — De Valença a Monção — Votação honrosa — Conselhos do mestre	138
Linhos hespanholas. — Calatayud-Ternel-Sagunto — Oeste — Cartas de porte — Porriño a Mondariz — Carril a Pontevedra — Linares a Almeria — Vigo a Bayona — S. Sebastian a Zarauz — Madrid a Santoña	139
Linhos estrangeiras. — Austria — Russia	139
Avisos do serviço	139
Arrematações	139
Casas recommendedadas	141
Agenda do viajante	141
Anuncios	142
Horario dos comboios em 1 de maio de 1895.	142
Vapores a sahir do porto de Lisboa	144

## Movimento e products 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 trafego 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 pôdem 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 trafego commun 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 assumtos.

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 Cáceres	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-Alfarelos	291.411	253.401	
Mirandela	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 products na estatística de que nos estamos ocupando, 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 aumentos em todas as classes e nos products. O aumento 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 província. Não obstante aumentou 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 diferença á crise, que faz restringir as viagens.

Mas nas linhas de Cintra e Torres-Figueira o movimento aumentou, em todas as classes, n'aquelle 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 aumento é de 117.000, tendo a sua facil explicação no estabelecimento dos comboios tremvias que principiou em 28 d'agosto de 1893, aumento 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 aumentos 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 diferenças 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 imperdoável rotina, um descuro teimoso que muitos temem dos seus proprios interesses, uma como que animosidade contra os progressos da sciencia moderna, não os fizesse preferir ainda outros meios de communicação.

Pontos ha, no paiz, onde o almocreve roncero 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 incomodarem 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 instruccion deve concorrer em grande parte para este resultado, porque ao individuo analphabeto muito mais facil é encarregar das suas encommendas 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 elles um papel escripto, receber outro, enval-o ao consignatario e outros *incomodos* identicos.

Accrescente-se tambem que o recoveiro é muito mais tegido 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 construccion da linha, com a acquisitione 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 preziosa estatistica, formulada pela 2.<sup>a</sup> 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 servico de mala-posta do governo belga, e que foi construido nos importantes estaleiros de Cockerill, de Hoboken. O novo navio fará o servico entre Ostende e Dover, e tem as seguintes dimensões:

Comprimento total, 313 pés (95<sup>m</sup>307<sup>1</sup>); comprimento entre perpendiculares, 300 pés (91<sup>m</sup>,437<sup>1</sup>); largura, 38 pés (11<sup>m</sup>,582<sup>1</sup>); largura total, 75 pés (22<sup>m</sup>,859<sup>1</sup>); altura total da quilha até a ponte, 21'9" (6<sup>m</sup>,28).

As suas accommodações são pouco mais ou menos similares ás da mala-posta *Marie Henriette*, ha pouco construida. Mas como o *Rapido* tem, em largura, menos 40 pés (12<sup>m</sup>,20) 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 diferentes horarios.

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

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 assinaram 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 excepcional 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 criação de fabricas de conservas, à semelhança do que se faz na Inglaterra.

A administração dos caminhos de ferro encontrou outro remedio para esse mal, tomando, nesse sentido, varias medidas especiaes a fim de favorecer a exportação das nossas fructas para a Allemanha, onde elles 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 expedidas 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 elles 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 circunscripção 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 circunscripções onde elles exercem a sua accão 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.<sup>a</sup> classe, 50 francos para a 2.<sup>a</sup>, 31 fr., 25 para a 3.<sup>a</sup>.

Estes bilhetes são validos em todos os comboios, e pôdem 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 reducção de preço.

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

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 necessário 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, prohíbe-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 semeas 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 semeas que poderá ter sido exportada pela Belgica para a Dinamarca.

Sobre este ponto as estatisticas guardam uma inexorável 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 encomendas industriaes á Europa.

A Belgica não exporta grande quantidade de produtos 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 construção 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 que 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 pro-veitosa 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 transito 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 na-vidos rápidos, podiam facilmente ser transformadas, sem grande dispendio, em *cargo boats*.

Consta-me que o ministerio da Marinha está estu-dando a questão, e julga-se que tem probabilidades de levar a effeito o projecto. Todavia, é difícil 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 ocupar-nos d'esta tarifa, que damos hoje com anexo, chega-nos, na interessante *Carta da Belgica* do nosso redactor ali, o distinto engenheiro da direcção do Grande Central, uma referencia á nova tarifa, bem parecida á portuguesa, que o grão-ducado de Baden vae pôr em vi-gor.

A adopção de uma tarifa n'este genero é de in-con-testavel 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 satisfacção 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 allema, a que acima nos referimos, vemos que, mais felizes do que os viajantes badenses, os nossos teem uma reducção 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 indubitablemente 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 prosperta, 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 accesso e dará bons resul-tados 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 inau-gurado pelo actual sr. ministro das obras publicas, que inteiramente louvamos.

Sendo lhe apresentado o projecto d'esta tarifa, s. ex.<sup>a</sup> aprovou-o immediatamente, embora com caracter pró-visorio, mandando ouvir sobre elle as corporações con-sultivas, 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 offre-ce, e entretanto, se os conselhos superiores lhe des-cobrirem 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 espe-ciaes n.º 1 e 13 de grande velocidade da companhia real, se prescinda da exigencia de acondicionamento do genero em caixas ou canastras resguardadas com gra-des de pau, uma vez que o expedidor isente a compa-nhia de responsabilidade pelas avarias que, por este facto, a mercadoria possa sofrer.

**Bilhetes d'Elvas para Madrid.** — Vae ser substituida a actual tarifa M. L. n.º 6 de grande velocidade, suppri-mindo 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 Valen-cia 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 sucessivamente em vigor um jogo de tarifas tão reduzidas, tendentes a arrancar tráfego da linha do Norte pelas suas vias, que se pôde dizer vai chegando às 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 mês, mas continuará em vigor enquanto a companhia não anunciar a sua annulação 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.º, para o transporte de varias mercadorias de Lisboa (Santa Apolonia) e Sacavem para Coimbra, Porto ou mais alem, no prazo de um anno;

Antonio Marques Rodrigues, para o transporte de 300 toneladas de farinha, semeas, farellos, cabecinha e limpadura, das estações de Lisboa (Santa Apolonia), até Povoa, 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 coke da estação de Lisboa (Santa Apolonia) para a de Badajoz, no prazo de um anno;

Jules Froehling & C.º, 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.º classe.....	75
2.º .....	444
3.º .....	209

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

## O CAMINHO DE FERRO DO CONGO

Está já aberto á exploração um lanço d'esta linha, que corresponde á urgentissima necessidade de rapidas comunicações 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 naveável, 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 forma, asseguradas as comunicações, 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 forma 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 forma uma curva de 50 metros de raio. D'ahi por diante segue, sem interrupção, até o Mpozo, o flanco do massiço que forma a margem esquerda do Congo. N'este ponto a altitude do nível regula por 61 metros.

Partindo do confluente do Mpozo, a via continua 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, transponde o barranco da Missão, n'uma ponte metalica, 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 nível 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 innumerias obras d'arte que, n'este percurso difficult, se tornou necessário 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 atinge 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 2 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 agradavel viagem que fiz.

A linha do Estado frances 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, inflete 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 povoacões, entremeadas de arvoredo, que são como os satélites d'aquelle fulgorante 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 desapparecer 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 preparamo-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 logar apenas para 24 pessoas de 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe n'uma sala e igual numero dos de 3.<sup>a</sup> em outra, pelo que se torna necessario tomar o logar 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 Courtalain 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 carroagens 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  $\frac{1}{4}$  ás 6  $\frac{3}{4}$ , mas preferivel é fazel-o no restaurante ambulante ate 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 agradavel.

Os guardas da linha, mulheres bem vestidas e de aparence 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, alguem 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 juncção 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 ninguem 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 ninguem.

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 forma que estabelecesse o maior numero de ligações possivel, para que os seus comboios não só servissem aos interesses locaes, no percurso que atravessam, como ainda utilizassem 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 tambem 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, ahí lhes fica a lembrança.

## O GUIA OFICIAL

Vae aparecer completamente reformado o *Guia Oficial* 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, aceitou 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 forma 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 tambem um resumo, suficientemente 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 tambem no *Guia*, especialmente desenhado por um dos nossos mais distintos engenheiros e executado em photogravura nas officinas da *Mala da Europa*.

No serviço de publicidade tambem 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. assinantes d'esta que desejem receber conjunctamente aquelle pagaráo apenas mais 500 réis por assinatura, preço inferior ao da assinatura do *Guia* que fica sendo 600 réis annuaes ou 50 réis cada numero.

Confiamos 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 hombrear 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 seccão 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 assinatura 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:

Anos	Numero de passageiros	Toneladas de mercadorias	Produto 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 aumento de 3.000 passageiros (os quais produziram igual receita); as mercadorias, tanto em peso como em produto, conservaram-se estacionárias e a receita também não apresenta diferença apreciável.

N'um mappa em que se detalham as mercadorias, por classes, vê-se que houve em 1894 aumento 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, conjuntamente com os dividendos suspensos dos annos de 1889 e 1890 (13.500\$000 réis), serem oportunamente distribuidos aos accionistas.

Sendo as accções apenas 3.000, este saldo daria já para um dividendo de 12\$738 réis por accção 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 prazo maximo de 99 annos, e a sobre elles effectuar qualquer operação financeira.

«Que tendo o gerente, sr. Velloso, continuado a desempenhar com o maior zélo 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.<sup>mo</sup> 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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 inscrições d'assentamento mantiveram-se, com pequenas oscilações, 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 accções 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 predias 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 alias tiveram pouca procura.

\*  
A dívida 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 sofreu oscilações, 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 traem 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 decalitro. Foram aumentados 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 differential para os productos nacionaes. E' prohibida a importação de quaisquer productos com destino ou applicação á distillação d'aguardente ou alcool de qualquer graduação.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

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

## Gotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas 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	36,40	36,40	36,08	36,05	—
" coupon.....	36	36,05	36,40	36,45	36,40	36,44	—	36,40	36,42	36	36,40	36	36	—
Dívida externa.....														
Obrig. 4 1/2% 1888, premios.....	15.950	15.950	—	16.000	16.050	—	—	—	—	—	—	—	16.100	—
" 4 1/2% 1888 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon.....	44.400	44.400	—	41.300	—	41.300	41.300	41.400	41.300	—	41.500	—	—	—
" 4 1/2% 88-89 assent.....	46.700	—	—	—	—	—	—	—	—	46.500	—	—	—	—
" Tabacos coupon.....	—	—	104.000	—	—	—	103.000	—	—	—	—	105.000	—	—
Acções 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	—	—	—	—	402.000	102.000	102.000	—
" " N. Ultramarino.....	52.000	52.000	52.000	—	—	—	—	—	—	—	56.000	—	56.000	—
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.500	—	—	—
" Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	11.000	—	—	41.000	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	—	—	93.000	—	93.000	—	—	—	—	93.000	93.000	93.000	—	—
" " 5%.....	90.000	90.000	—	—	—	90.000	—	—	—	—	90.000	90.000	—	—
" Comp. Real 3%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.000	—	27.400	—
" C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.000	—	—
" Atravez Africa.....	74.200	74.300	—	74.000	74.000	74.000	—	74.000	—	—	—	74.000	—	—
Bolsa de Paris:														
3% 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	—
Acções 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% 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 portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL	de 2 a 8 Abril	690	58.187:000	Réis 84:328	690	44.232:573	Réis 64:105	679.123:000	Réis 680.553:278	—	—	1.430:278	
	9 a 15	—	54.231:000	78:595	—	44.232:573	64:105	733.354:000	724.785:851	8.368:149	—	—	
	16 a 22	—	48.202:000	69:857	—	44.232:573	64:105	781.536:000	769.018:424	12.537:576	—	—	
	2 a 8 Abril	380	6.384:000	16:799	380	4.909:744	12:920	75.257:000	76.384:621	—	—	1.127:621	
	9 a 15	—	5.898:000	15:521	—	4.909:744	12:920	81.155:000	81.294:365	—	—	139:365	
	16 a 22	—	5.250:000	13:815	—	4.909:744	12:920	86.405:000	86.204:109	200:891	—	—	
	12 a 18 Março	475	11.022:590	23:205	475	13.070:230	27:516	127.487:945	144.819:485	—	—	14.331:570	
Sul e Sueste...	19 a 25	—	11.740:210	24:716	—	11.495:820	24:201	139.228:425	153.315:305	—	—	14.087:180	
	26 a 1 Abril	—	12.499:395	25:682	—	10.422:505	21:942	151.427:520	163.737:810	—	—	12.310:290	
Minho e Douro.	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—	—
	19 a 25 Março	253	4.792:392	18:942	253	4.864:637	19:228	60.920:973	60.315:522	605:451	—	—	
Beira Alta.....	26 a 1 Abril	—	4.364:448	18:040	—	5.078:287	20:072	64.879:670	65.999:260	—	—	1.119:590	
	2 a 8	—	5.251:489	20:757	—	7.651:744	30:244	70.131:159	73.651:001	—	—	3.519:842	
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	—	—	105	—	105	—	—	—	—</				

## PATENTES DE INVENÇÃO

Patentes de invenção concedidas no mez de janeiro de 1895

**Carl Hoefelmayr** — 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 sinalaes 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.º**, — disposição para fazer avançar a matéria 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 «Heliogeneo» — 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**, — apparelhos de luz electrica — 15 annos.

**Gaston Ragot**, — apparelho aperfeiçoado, proprio para a carburação do ar por meio da naphta 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 apparelhos 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 Zipernowsky**, — 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 líquidos — 2 annos.

**Soenderop & C.º**, — disposição de inversão automática para elevadores de agua, que funcionam por meio de ar comprimido — 1 anno.

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

**Carl Weitenkampf**, — processo e apparelho para separar substancias solidas ou líquidas, 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 graduação da validade do bilhete, conforme a distancia do percurso; aos de circulação geral com a introducção d'um sistema de combinação com as viagens circulatorias de recreio; aos de assignatura, diminuindo o custos dos bilhetes menores, estabelecendo a assignatura cumulativa para familia, e facilitando a sua utilização nas viagens parciaes.

As companhias estão em geral de acordo 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 Povoa, 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 aprovou 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 agremiação Mr. E. Boyer, director da companhia real. O respectivo diploma ser-lhe-ha brevemente entregue por uma comissão 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 polícia tem sempre, e em toda a parte, o seu mister.

— Tambem, no *Commercio de Portugal*, um colaborador 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, exigi-lhe o porte para Extremoz, embora, por conveniencia do expedidor, a remessa ali não fosse.

E exclama, cheio de iras e de competencia conseilheira:

«Quando se resolverá o governo a tomar a serio a nossa administração publica? Olhe s. ex.º que o assunto é importantissimo e que os queixosos tambem são muitos. Ninguem gosta de ser esbulhado, sem razão de ser e sem lei que o auctorize, 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 vai 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 construcção da linha.

Na sua proposta, os signatários 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; igualmente o de estabelecer em Calatayud e Sagunto estações independentes, comunicando com outras de varias companhias; comprometem-se a abrir á 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 constituída por elementos hespanhóes, tendo sido baldada a campanha que nesse sentido iniciou, lamenta, nos seus ultimos numeros, o mau exito da sua bella iniciativa, e analysa detidamente a proposta dos concessionarios, á qual faz alguns justificados reparos.

**Oeste.** — Segundo notícia 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 prejuízos causados nas trincheiras pc'os ultimos temporaes, a fim de, segundo consta, restabelecer quanto antes, n'aquella estação, o serviço de mercadorias.

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

**Cartas de porte.** — A companhia do Norte de Hespanha acaba de suprimir nas suas linhas a entrega de carta de porte ao consignatário das expedições, limitando-se a dar-lhe uma cópia 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 sistema 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 criação d'um caminho de ferro entre estes dois pontos.

**Carril a Pontevedra.** — Vão começar em breve os trabalhos de construcção 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 recebel-a, com as maiores demonstrações de entusiasmo.

**Vigo a Bayona.** — Consta que a construcção d'este caminho de ferro será feita com capitais hespanhóes, 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 Mirlans, onde passa para o lado direito do rio, transpondo ahi 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 8,45 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 Zubia.

Neste trajecto ha duas trincheiras d'um corte admirável e uma curva elegantíssima.

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

D'ahi até Usúbil, o caminho de ferro affasta-se pronunciadamente da estrada, seguindo uma direcção elliptica, tomando de novo a margem do Orio, 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 Orio, aparece 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 construcção.

## 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 rôdes 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 rôdes avalia-se da seguinte forma, em milhões de florins.

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

Estas duas parcellas 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 comissão, nomeada pelo conselho municipal de S. Petersburgo a fim de estudar o meio de relacionar a rôde ferro-viaria do Norte com as comunicações fluviaes das regiões interessadas, que o Estado não toma a seu cargo a construcção 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:

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

As linhas em construcção 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 efeito, 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 insuficiencia 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 prescripções regulamentares da tarifa geral.

Lisboa, 27 de abril de 1895.

## ARREMATAÇÕES

## 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 provisório 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 provisório 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 mes 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 provisório 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 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 13 de abril de 1895.

##### Venda de resíduos 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 aquella hora recebidas para a compra dos resíduos 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 sobre scripto «Proposta para a compra de resíduos 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 resíduos 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 prazo 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 prazo d'este concurso.

Lisboa, 16 de abril de 1895.

#### Serviço de via e obras

##### Arrendamento de 3.700<sup>m²</sup> de terreno junto à estação de Campolide

##### Base da licitação 18.000 réis annuas

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 kilómetro 3 da linha d'Alcantara a Cintra, proximo da estação de Campolide, medindo 3.700<sup>m²</sup>, 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 sobre scripto: «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<sup>m²</sup> de terreno, junto á estação de Campolide, na conformidade das condições patentes, durante o prazo 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'aco 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'aco 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 Oficiais de Administração Militar, Cooperativa Militar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de Credito e Consumo «A Auxiliar» fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc. Todos os fornecimentos nos empregados e suas famílias são pagos em prestações mensais.

Grande sortimento em artigos de uso doméstico, tais como: lona de ferro esmalhada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas artes e ofícios, artigos para caçadores, para carruagens e correiros, e muitos outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.

#### PREÇOS SEM COMPETENCIA

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

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADASMAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**Antwerpia.** — A. Manceau.**Antwerpia.** — 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 comissões.**Covilhã.** — Cesar d'Oliveira — Agente comercial da companhia real dos caminhos de ferro — Comissões, 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 comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.<sup>a</sup>**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 comercial da C.ª Real.**Porto.** — Grijó & C. — 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 saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA** **Avenida-Palace** — Rua do Príncipe, junto à 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.<sup>er</sup> ordre — Propri. Victor Sasseti.**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>er</sup> 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.<sup>er</sup> ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.<sup>er</sup> cuisinier du Portugal.**LISBOA** **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.**LISBOA** **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.<sup>er</sup> ordre — au centre de la ville — Propri. M. Estrela, 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.<sup>er</sup> 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. — Propri. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asselados, 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. — Reducao de preços para caixeiros viajantes.**TORRES VEDRAS** **Hotel Natividade** — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 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 Lisboense** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, acoio inexcedivel, bom serviço, **preços modicos**, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.**PORTO** **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem — Propri. 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.<sup>er</sup> 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 Baixa). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, **preços moderados**. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Acoio 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 — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 49, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação 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** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sítio 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, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.**BRUXELAS** **Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups, 32. Prés de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propri. 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.<sup>er</sup> 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 reunem as principaes familias que frequentam aquellas thermas, ali encontram commodidade e aceio, mesa abundante e igual para todos, e de dieta para quem faz tratamento.

Quartos espacosos 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 15200 e 45500 réis diarios por pessoa, segundo o aposento.

Situacao explendida, em frente do passeio, e estabelecimento balnear thermal.

**Prevenção.** — Este hotel não gratifica cocheiros nem bagageiros, e por este motivo elles desviam hóspedes para outros hoteis, sob qualquer pretexto; acautar-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

Aplicações diversas da serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11, 2.<sup>o</sup>

## 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

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

Foi completamente reformado e comprehende 60 banheiras de 1.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, 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

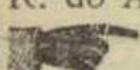
Abre em 15 de maio

### Magnificas accommodações

Desde 15200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. — Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80, 1.<sup>o</sup>. Correspondencia, para **Caldas da Felgueira**, ao gerente do Grande Hotel.

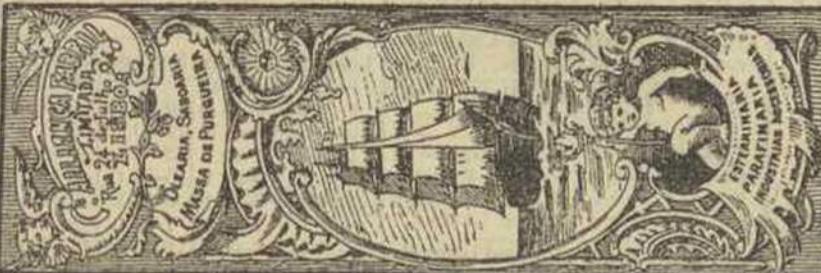
As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, R. do Alecrim, 125.

**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.



As melhores velas de estearina  
são as fabricadas pela  
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL  
Pedir a "MARCA NAVIO,"  
**VERDADEIRA**  
**E NACIONAL**  
E ÀS CONHECIDAS VELAS SOL  
A venda em todas as mercearias do  
paiz e depositos da Companhia.

**MARCA DA VERDADEIRA**  
**VELA NAVIO**



**NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS**

**NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS**  
MARCA REGISTADA  
9 oz 12 oz 14 oz  
(254 grs.) (340 grs.) (397 grs.)  
Fábricas & depositos, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa  
Depósito, Lisboa, I. do Corpo Santo, 28 e 30

## CONTRA A DIABETE

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

Preparada pela Companhia Portugueza Hygiene

DIRECTOR TECHNICO—E. ESTACIO

Esta agua é preparada segundo a formula do dr. Martineau, distinto médico francez, que curou 67 diabeticos em 70 que tratou, os 3 não sendo diabeticos artriticos. Esta agua, tanto mais valiosa quanto a therapeutica é pobre de recursos para esta doença, é tambem muito applicada pelos mais distintos facultativos nacionaes e estrangeiros, como os ex.<sup>mos</sup> srs. drs. Gaspar Gomes, Dujardin Beaumetz, etc., não só conta a diabete, mas tambem contra a gotta, contra o herpetismo, artritismo, 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.

  
**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. <sup>a</sup> reserva . . . . .	garrafa	1\$000 réis
» " secco . . . . .	"	1\$000 "
» " extra secco . . . . .	"	1\$000 "
» " grande vinho espumante . . . . .	"	1\$200 "

Ha tambem as mesmas qualidades em  $\frac{1}{2}$  garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

**DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117**

**FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72**

## EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

## ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

### O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de maio, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

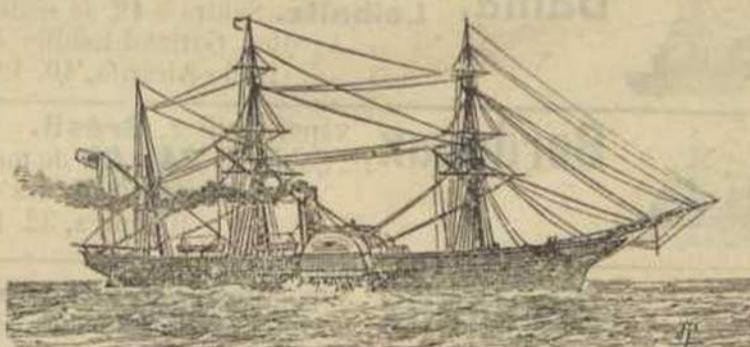
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

**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 accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem 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 Capelistas, 31, I.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. TAIT & C.ª—Rua dos Ingleses, 23, I.<sup>o</sup>



# MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

## Direcção dos serviços de obras publicas

### Repartição de caminhos de ferro

Mappas estatisticos do trafego 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.<sup>o</sup> 1 — Caminhos de ferro de norte e leste.
- N.<sup>o</sup> 2 — Caminhos de ferro do sul e sueste.
- N.<sup>o</sup> 3 — Caminhos de ferro do Minho.
- N.<sup>o</sup> 4 — Caminhos de ferro do Douro.
- N.<sup>o</sup> 5 — Caminhos de ferro do Porto á Povoa e Famalicão (via reduzida).
- N.<sup>o</sup> 6 — Ramal de Caceres.
- N.<sup>o</sup> 7 — Caminho de ferro da Beira Alta.
- N.<sup>o</sup> 8 — Caminho de ferro do Bongado a Guimarães (via reduzida).
- N.<sup>o</sup> 9 — Ramal de Coimbra.
- N.<sup>o</sup> 10 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.
- N.<sup>o</sup> 11 — Caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.
- N.<sup>o</sup> 12 — Caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella (via reduzida).
- N.<sup>o</sup> 13 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.
- N.<sup>o</sup> 14 — Ramal de Cascaes.
- N.<sup>o</sup> 15 — Linha urbana de Lisboa.
- N.<sup>o</sup> 16 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu (via reduzida).
- N.<sup>o</sup> 17 — Caminho de ferro da Beira Baixa.
- N.<sup>o</sup> 18 — Resumo de todas as linhas ferreas.
- N.<sup>o</sup> 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.
- N.<sup>o</sup> 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo estado.
- N.<sup>o</sup> 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	Número médio de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		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	51:282 \$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 \$497
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
Somas....	8:599	1.751:961	4.215:311	14.553:385	20.520:657	330:099	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 quilómetros alem Elvas, na extensão de 275<sup>1</sup>,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 225<sup>1</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.ª secção norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>1</sup>,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, enjo estabe tarem, só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego», 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totais	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
122.043.340	919.567.3610	1.861.553.3610	19.619.3145	1.881.172.3755	569.604.3339	1.291.949.3271	2.568.3488	1.132.3414	0,31
140.718.3922	875.735.3353	1.866.926.3953	27.391.3855	1.894.318.3808	598.497.3872	1.268.429.3081	2.506.3777	1.182.3802	0,32
170.117.3376	958.856.3762	1.958.433.3565	16.159.3390	1.974.592.3955	597.507.3568	1.360.925.3997	2.689.3578	1.180.3845	0,31
172.617.3658	1.026.236.3283	2.062.444.3494	8.872.3089	2.071.316.3583	633.612.3590	1.428.831.3904	2.823.3776	1.252.3199	0,31
164.198.3895	1.048.552.3125	2.091.118.3699	97.590.3186	2.188.709.3155	663.234.3105	1.427.884.3864	2.821.3907	1.310.3739	0,32
172.379.3361	1.062.639.3786	2.176.445.3258	34.642.3007	2.211.087.3265	760.933.3465	1.415.511.3793	2.797.3454	1.503.3821	0,35
170.860.3349	1.070.175.3975	2.179.857.3041	23.888.3967	2.263.746.3008	710.816.3212	1.469.040.3829	2.903.3243	1.404.3775	0,33
176.015.3066	1.106.094.3712	2.212.910.3632	18.936.3493	2.231.877.3125	687.526.3100	1.525.414.3532	3.014.3653	1.358.3747	0,31
160.235.3160	1.112.501.3603	2.174.223.3240	48.458.3542	2.222.681.3782	663.140.3821	1.511.082.3419	2.986.3329	1.310.3555	0,31
198.717.3584	1.167.469.3972	2.423.473.3054	59.218.3213	2.482.691.3267	720.377.3231	1.703.095.3823	3.365.3802	1.423.3670	0,30
212.576.3921	1.163.274.3659	2.442.205.3674	55.485.3793	2.497.691.3467	735.594.3429	1.706.611.3245	3.372.3749	1.453.3744	0,30
219.250.3526	1.214.349.3955	2.557.414.3438	38.994.3715	2.596.409.3153	730.990.3533	1.826.423.3905	3.609.3533	1.444.3646	0,28
213.462.3370	1.309.472.3857	2.698.304.3075	61.798.3734	2.760.102.3809	899.108.3733	1.799.195.3342	3.555.3722	1.776.3895	0,33
219.349.3857	1.320.948.3822	2.698.738.3255	7.165.3807	2.705.904.3062	944.003.3055	1.754.735.3200	3.467.3856	1.865.3616	0,35
219.616.3090	1.034.307.3461	2.455.649.3994	35.208.3426	2.490.858.3420	955.135.3089	1.500.514.3905	2.965.3444	1.887.3619	0,39
191.710.3733	1.104.104.3215	2.406.898.3822	9.958.3751	2.416.852.3573	851.432.3005	1.555.466.3817	3.074.3045	1.682.3672	0,35
199.597.3642	1.157.335.3139	2.458.571.3193	20.856.3681	2.479.427.3874	829.012.3591	1.629.558.3602	3.220.3471	1.638.3365	0,34
8.123.467.3850	18.651.623.3289	38.725.199.3267	584.240.3794	39.309.440.3061	12.550.526.3738	26.174.672.3529	3.043.3920	1.459.3533	0,32
Medias									

## vações

etros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta à circulação toda a linha leste, entre Lisboa e à fronteira de Gaia. Com a abertura da troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura à 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<sup>1</sup>,632, ficando as linhas de leste e norte a autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta à exploração por troços, o ultimo dos quais, entre Sant'Ana e S. Lázaro, do seu rendimento do tráfego anual.

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

## CAMINHOS DE FERRO

Annos.	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias (Número de toneladas)		Impostos		Passageiros (a)
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De selo	
1877.....	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220:116	-3-	146:172:047
1878.....	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375:652	-3-	148:200:817
1879.....	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223:996	-3-	136:081:317
1880.....	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215:959	-3-	131:389:659
1881.....	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949:731	-3-	137:247:3046
1882.....	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159:744	-3-	148:663:523
1883.....	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191:317	-3-	149:834:751
1884.....	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893:866	-3-	149:019:208
1885.....	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155:324	-3-	163:317:5172
1886.....	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206:205	3:250:3940	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	3:329:5690	169:924:662
1889.....	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720:547	3:841:5010	227:376:4380
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	12:373:4950	255:073:5078
1893.....	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153:5816	12:935:690	255:781:409
Sommars....	6:210	325:041	882:882	3.020:884	4.228:807	106:536	2.231:820	389:249:611	57:631:5470	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 Nevas e do abrindo os troços de Vendas Novas a Casa Branca e de Casa Branca a Evora, no ramal de Extremoz, em cerca de 60 quilometros. Em 15 de fe o primeiro troço da linha do sueste, entre Beja e Quintos, em cerca de 19 quilometros. Em 20 de dezembro de 1870 abriu á exploração o troço 1873 abrindo 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<sup>1</sup>,99, o ramal de Setubal na extensão de 12<sup>1</sup>,81, o ramal de Extremoz na extensão de 78<sup>1</sup>,18, e na linha de sueste de Beja a Quintos a Serpa, na extensão de 9<sup>1</sup>,73, e em 14 de fevereiro de 1887 o de Serpa a Pias, em 13<sup>1</sup>,04. Em 3 de junho de 1888 abriu-se na linha do sul reiro da antiga para a nova estação distante d'aquella 0<sup>1</sup>,6. A extensão total efectiva das linhas do sul e sueste e seu ramaes é de 473<sup>1</sup>,42, cu

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

(a) N'estas verbas estão incluidas as respeitantes

## Annos

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

## DO SUL E SUESTE

Rendimentos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial

Grande velocidade (a)	Pequena velocidade (a)	Total do tráfego (a)	Fóra do tráfego	Total	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilo- metrico líquido (tráfego)	Despesa de ex- ploração por kilo- metro	Relação entre a despesa e a re- ceita do tráfego
29.878.5241	232.052.5131	408.102.5419	2.659.5660	410.762.5079	195.910.5373	212.192.5046	680.5103	627.5918	0,48
26.875.5762	214.477.5769	389.554.5348	1.118.5355	390.672.5703	212.667.5525	176.886.5823	554.5504	666.5669	0,54
25.063.5049	227.427.5938	388.572.5304	1.682.5580	390.254.5884	237.465.5863	151.106.5441	469.5274	737.5471	0,61
21.903.5403	322.579.5887	475.872.5949	2.469.5992	478.342.5941	227.016.5504	248.856.5445	772.5846	705.5020	0,48
20.701.5563	285.527.5480	443.476.5089	2.018.5660	445.494.5749	265.680.5003	177.796.5086	552.5161	825.5093	0,60
24.692.5545	275.939.5728	449.295.5796	1.790.5365	451.086.5161	264.241.5542	185.054.5254	574.5702	820.5625	0,59
27.307.5071	265.217.5791	442.359.5613	1.812.5295	444.171.5908	245.838.5022	196.521.5591	610.5315	763.5472	0,55
28.740.5729	267.362.5942	445.122.5879	1.275.5070	446.397.5949	255.450.5671	189.672.5208	589.5044	793.5325	0,57
31.979.5633	294.150.5781	489.447.5586	1.616.5740	491.064.5326	292.269.5577	197.178.5009	612.5354	907.5669	0,60
36.423.5349	286.824.5481	486.782.5250	3.425.5155	490.207.5405	249.701.5905	237.080.5345	736.5274	775.5471	0,51
35.518.5560	310.199.5135	506.820.5550	3.834.5290	510.654.5840	271.343.5125	235.477.5125	702.5917	809.5979	0,53
39.876.5390	310.172.5125	519.973.5177	1.206.5680	521.180.5057	313.972.5588	206.600.5589	590.5287	895.5350	0,60
52.343.5845	348.438.5783	628.159.5008	1.357.5115	629.516.5123	316.535.5757	311.623.5251	745.5510	757.5262	0,50
62.736.5854	327.600.5655	645.987.5956	1.001.5380	646.989.5336	427.637.5325	218.350.5631	459.5685	900.5289	0,66
75.441.5813	349.979.5475	691.020.5691	1.270.5680	692.291.5371	421.549.5739	269.470.5952	567.5307	887.5473	0,61
67.320.5018	368.963.5162	691.356.5258	1.274.5205	692.630.5463	439.909.5653	251.446.5605	529.5361	926.5125	0,64
68.028.5756	357.508.5709	685.318.5874	1.416.5370	686.735.5244	387.628.5419	297.690.5455	626.5716	816.5060	0,56
674.834.5581	5.044.422.5972	8.787.222.5747	31.229.5792	8.818.452.5539	5.024.218.5591	3.763.004.5156	605.5958	809.5052	0,57

Médias

## vações

Pinhal Nova a Setúbal (ramal de Setúbal) em 1 de fevereiro de 1861, na extensão approximada de 69 quilometros. Em 14 de setembro de 1863 vereiro de 1864 abriu na linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 64 quilometros. Em 2 de novembro de 1869 abriu de Beja a Casevel, na linha do sul, na extensão approximada de 47 quilometros. Em 5 de setembro de 1871, 10 de março e 22 de dezembro de na extensão de cerca de 52 quilometros. Em 1 de janeiro de 1877 estava, portanto, em exploração, na linha do sul, do Barreiro a Casevel, a extos, on 19<sup>h</sup>30, prefazendo o total de 310<sup>h</sup>28 em exploração. Em 14 de abril de 1878 foi aberto á exploração na linha do sueste o troço de Quinto entre Casevel Amoreiras, com 25<sup>h</sup>94, e em 1 de julho de 1889, o das Amoreiras a Faro, com 113<sup>h</sup>83. Em 1884 passou o serviço no Barja decomposição se vê no mappa seguinte :

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

a via fluvial, constante do seguinte mappa :

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24.520.980	1.651.885	3.169.730	29.342.595
23.367.510	2.088.617	4.007.755	29.463.912
23.561.270	3.151.180	6.046.660	32.702.110
22.480.640	3.302.915	6.437.815	32.121.370
21.640.780	3.210.381	6.160.259	31.011.420
26.381.880	3.639.341	7.090.375	37.122.596
26.085.710	3.892.410	8.067.681	38.955.801
26.306.630	4.021.370	8.407.083	38.738.083
29.256.080	4.279.950	8.390.432	41.926.462
29.992.550	4.826.760	8.577.155	43.390.465
27.715.910	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
34.464.730	6.645.735	12.532.635	53.645.100
34.939.810	6.502.952	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	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		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	-5-	129:372\$247
1878.....	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045\$425	-5-	173:514\$176
1879.....	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656\$959	-5-	187:445\$461
1880.....	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685\$944	-5-	203:292\$714
1881.....	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764\$119	-5-	198:018\$528
1882.....	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749\$245	-5-	213:756\$391
1883.....	145	33:743	76:389	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104\$417	-5-	215:564\$644
1884.....	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158\$987	-5-	221:441\$236
1885.....	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886\$435	-5-	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
Somas....	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 efectiva de 150<sup>1</sup>.

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

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

## DO MINHO

Rendimentos (liquidos de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilométrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e o resultado do trafego
11:474:5167	26:465:5056	167:311:5470	(a) -5-	167:311:5470	78:082:5940	89:228:5530	1:416:5326	1:239:5412	0,47
12:402:5384	56:420:5125	242:336:5685	(a) -5-	242:336:5685	140:135:5915	102:200:5770	1:001:5968	1:373:5881	0,58
19:864:5716	71:271:5064	278:581:5241	(a) -5-	278:581:5241	200:533:5615	78:047:5626	545:5788	1:402:5333	0,72
25:099:5002	72:146:5935	300:538:5651	1:693:5420	302:232:5071	172:494:5614	128:044:5037	883:5062	1:189:5618	0,57
32:214:5860	77:864:5885	308:098:5273	1:620:5030	309:718:5303	175:555:5223	132:543:5050	914:5090	1:210:5725	0,57
29:270:5177	83:894:5011	326:920:5579	983:5043	327:903:5622	180:408:5497	146:517:5082	1:010:5463	1:244:5162	0,55
30:021:5626	86:813:5188	332:399:5458	3:541:5032	335:940:5490	174:178:5969	158:220:5489	1:091:5176	1:201:5234	0,52
34:285:5537	94:988:5529	350:715:5302	2:708:5125	353:423:5427	174:998:5416	175:716:5886	1:211:5841	1:206:5885	0,50
28:535:5518	97:909:5002	325:129:5924	2:739:5428	327:869:5352	185:915:5830	139:214:5094	960:5097	1:282:5178	0,57
29:904:5075	104:677:5571	349:579:5960	3:826:5405	353:406:5365	187:889:5567	161:690:5393	1:115:5106	1:295:5790	0,54
33:220:5942	105:951:5356	366:170:5053	3:147:5325	369:317:5378	173:246:5923	192:923:5130	1:330:5504	1:194:5806	0,47
33:638:5236	109:852:5410	384:204:5549	2:877:5365	387:081:5914	175:723:5613	208:480:5936	1:427:5952	1:203:5586	0,46
31:423:5030	115:809:5264	400:235:5529	5:564:5372	405:799:5901	192:833:5380	207:402:5149	1:391:5961	1:294:5184	0,48
34:956:5754	125:983:5355	4:8:651:5066	5:142:5670	413:793:5736	208:717:5860	204:933:5206	1:375:5391	1:367:5234	0,50
35:302:5758	122:987:5673	398:611:5160	3:742:5620	402:353:5780	196:676:5495	201:934:5665	1:355:5266	1:319:5976	0,49
36:999:5244	133:493:5328	398:601:5409	3:827:5320	401:828:5729	203:713:5920	194:287:5489	1:303:5943	1:367:5207	0,51
36:178:5323	142:802:5218	420:847:5579	3:729:5865	424:577:5444	205:023:5260	215:824:5319	1:448:5485	1:375:5995	0,49
494:791:5349	1.629:329:5970	5.758:332:5888	45:143:5020	5.803:475:5908	3.021:124:5037	2.737:208:5851	1:160:5325	1:280:5680	0,52
Medias									

## vacções

extensão approximada de 54 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 abriu á exploração o troço entre Nine e S. Bento, alem 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 entre a estação da nova alfandega do Porto e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, na extensão approximada de 26 kilometros. Em 8 de novembro entre 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	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
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
Somas....	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 incluidos 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 commun 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 como troço commun 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometrico	Relação entre a despesa e a receita do trafego
6:5495338	22:6005223	105:6315922	(a) -5-	105:6315922	56:8305285	48:8015637	1:0605905	1:2355441	0,54
4:9025204	23:6135925	105:9485081	(a) -5-	105:9485081	68:0705090	37:8775991	7285423	1:3095040	0,64
12:2285390	55:4385790	196:7445851	(a) -5-	196:7445851	115:2745205	81:4705646	9695889	1:3725312	0,58
23:4615462	105:7815261	296:7185776	1:4935580	298:2125356	151:0475692	145:6715084	1:2135926	1:2585730	0,51
25:4485008	125:7115791	322:6745457	1:0185610	323:6935067	151:2935340	171:4415117	1:3495930	1:1905814	0,47
23:6305351	143:7585554	342:6875823	9825962	343:6705785	156:6915169	185:9965654	1:4645541	1:2335788	0,46
22:5035707	143:8695599	345:9845288	1:9715253	347:9555541	156:8535954	189:1305334	1:4435743	1:1975358	0,45
25:5145234	148:5485582	349:5175931	1:1665510	350:6845441	167:5385615	181:9795316	1:3095204	1:2055314	0,48
22:7935728	145:3675512	333:4655354	1:2015303	334:6665657	177:9905369	155:4745985	1:1185525	1:2805506	0,53
24:0575705	159:3235998	353:1045235	2:0765630	355:1805865	179:8805215	173:2245020	1:2465216	1:2945102	0,51
30:9675972	174:1845469	383:8565496	2:0635120	385:9195616	207:7115698	176:1445798	1:0185178	1:2005645	0,54
32:3715313	189:8895645	420:2395271	2:0575560	422:2965831	245:1295756	175:1095515	8715192	1:2195551	0,58
33:8805357	255:4085511	504:8545971	4:5945052	509:4495023	264:0135488	240:8415483	1:1805596	1:2945184	0,52
36:1285559	265:9415925	521:3425727	3:1015520	524:4445247	278:9155728	242:4265999	1:1885367	1:3675234	0,53
33:9315339	229:0105075	473:6445385	2:2255470	475:8695855	269:2755712	204:3685673	1:0015807	1:3195979	0,57
33:2195253	247:2895417	479:8795486	2:5195750	482:3995236	279:3985201	200:4815285	9825751	1:3695599	0,58
32:7705011	256:5065912	491:8595581	1:9595245	493:8185826	280:7025986	211:1565595	1:0355081	1:3755995	0,58
424:3575931	2.692:2455189	6.028:1545635	28:4315565	6 056:5865200	3.206:5575503	2.821:5975132	1:1295542	1:2835649	0,53
Medias									

## vações

dezembro do mesmo anno entre Penafiel e Cahide na extensão total approximada de 38 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 consideram-se, Minho e Douro. Em 15 de setembro de 1878 abriu á 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 Poeinho, entre esta estação e a do Coa e entre esta e a fronteira de Hespanha alem da Barca de Alva ração 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<sup>1,6</sup>.

## CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias Número 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	-	254:385	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	-	221:029	818	8:743	-	-	37:287 \$570
1880.....	44	11:962	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 \$560
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 \$3040	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
Somas....	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 Povoa 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 incluido o imposto de transito e adicionaes, só d'aquella data começo a respectiva co

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

## RAMAL DE

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias Número 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 \$515
1883.....	72	11:267	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152 \$444	-	19:014 \$396
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	1:998 \$981	301 \$010	18:245 \$714
1893.....	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727 \$542	307 \$320	16:936 \$544
Somas....	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 tráfego», 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.—

**DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO**  
reduzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes					
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 \$5687	0,91
4:850 \$265	9:309 \$390	58:452 \$045	813 \$819	59:265 \$855	48:252 \$699	10:199 \$346	199 \$987	946 \$131	0,82
5:683 \$060	10:851 \$5860	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 \$3726	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 kilómetros 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 kilómetros.

branca.

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

**CACERES**

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	(a)					
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 \$3782	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	50:378 \$448	3:896 \$575	54 \$119	699 \$631	0,93
5:045 \$631	38:560 \$509	61:229 \$350	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 \$3791	32:795 \$202	65:984 \$885	1:532 \$087	67:516 \$972	57:298 \$287	8:686 \$598	120 \$647	795 \$809	0,87
4:516 \$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<sup>1</sup>,640, em 6 de junho de 1880.

mento do tráfego anual

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

## CAMINHO DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias (Número 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	-	97:894:5171
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	1:435:5970	122:396:018
1890.....	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:341:761	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	110:437:5596
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
Sommam.....	2:910	173:080	420:892	1:718:5048	2.312:020	32:436	998:294	146:995:704	17:156:330	1.249:199:5174

## 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 4.650:764:5220 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*

## CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias (Número 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	-	405:5320	32:810:5730
1887.....	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-	414:5340	35:400:495
1888.....	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-	426:5610	37:866:5530
1889.....	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-	474:5140	38:036:5120
1890.....	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-	773:5870	39:062:435
1891.....	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-	1:252:5770	38:866:5155
1892.....	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-	961:5860	38:601:5480
1893.....	34	32:679	146:257	-	178:936	1:278	28:160	2:897:5575	988:5260	37:272:5077
Sommam.....	337	324:244	1.243:910	--	1.568:154	12:316	200:706	2:897:5575	5:697:5170	357:646:5692

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

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25:299, 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*

## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego	Totais					
7.961.5063	38.740.5601	102.620.5560	1.946.5905	104.567.5465	99.4.2.5363	3.168.5197	24.5946	783.5089	0,97
15.525.5248	102.472.5501	215.891.5920	5.523.5073	221.414.5993	173.886.5498	42.005.5422	166.5029	687.5298	0,80
15.593.5507	122.257.5907	240.208.5059	5.933.5738	246.141.5797	147.122.5442	93.085.5617	367.5927	581.5511	0,61
19.090.5610	155.899.5493	268.524.5912	5.568.5603	274.093.5515	165.205.5545	103.319.5367	408.5377	652.5986	0,61
21.577.5377	174.122.5574	308.075.5574	8.752.5469	316.828.5043	167.180.5129	140.895.5445	556.5898	660.5791	0,54
25.280.5969	164.191.5533	307.808.5726	7.560.5056	315.368.5782	165.348.5840	142.459.5886	563.5082	653.5553	0,54
26.348.5143	170.445.5524	318.279.5796	11.832.5246	330.112.5042	159.075.5342	159.204.5451	629.5267	628.5756	0,50
24.454.5293	226.641.5985	373.492.5296	14.261.5105	387.753.5401	172.725.5784	200.766.5512	793.5543	682.5710	0,46
28.492.5331	199.512.5101	353.524.5134	10.634.5650	364.158.5784	172.708.5694	180.815.5440	714.5646	682.5643	0,49
28.522.5230	154.152.5684	293.112.5510	9.853.5504	302.966.5014	164.620.5057	128.492.5453	507.5875	650.5672	0,56
23.143.5517	162.302.5930	281.169.5666	10.136.5174	291.305.5840	160.814.5741	120.354.5925	475.5711	635.5631	0,57
20.192.5689	169.952.5209	287.365.5040	12.331.5213	299.696.5253	157.770.5878	129.594.5162	512.5229	623.5600	0,54
260.181.5977	1.840.692.5042	3.350.073.5193	104.333.5736	3.454.406.5929	1.905.911.5313	1.444.161.5880	496.5276	654.5952	0,57
					Medias				

## vacões

tensão de 252<sup>1</sup>,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.  
202<sup>1</sup>,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

des.

8

## BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego	Totais					
3.159.5155	5.269.5405	38.354.5145	40.5960	38.395.5105	23.845.5196	14.508.5949	468.5030	769.5200	0,62
3.978.5338	8.383.5155	42.166.5578	454.5020	42.620.5598	28.510.5662	13.655.5916	401.5644	838.5549	0,68
3.456.5980	9.539.5020	45.806.5730	510.5490	46.317.5220	30.974.5690	14.832.5040	436.5236	911.5020	0,68
4.227.5540	11.928.5950	51.556.5985	509.5395	52.066.5380	29.426.5923	22.130.5062	650.5884	865.5497	0,57
4.070.5125	14.327.5350	56.264.5005	682.5545	56.946.5550	29.551.5333	26.712.5672	785.5667	869.5157	0,52
4.447.5069	14.140.5000	56.623.5189	982.5275	57.605.5464	28.221.5925	28.401.5264	835.5331	830.5056	0,50
4.909.5910	14.540.5980	58.513.5325	760.5075	59.278.5400	27.788.5478	30.724.5847	903.5672	817.5308	0,47
4.862.5653	17.197.5587	60.926.5395	484.5075	61.410.5470	28.893.5573	32.032.5822	942.5141	849.5811	0,47
4.612.5460	20.351.5336	63.565.5276	444.5415	64.009.5691	27.546.5159	36.019.5117	1.059.5386	810.5181	0,43
3.960.5095	21.903.5743	63.135.5915	719.5372	63.855.5287	25.920.5547	37.215.5368	1.094.5569	762.5369	0,41
41.684.5325	137.581.5526	536.912.5543	5.587.5622	542.500.5165	280.679.5486	256.233.5057	760.5335	832.5877	0,52
					Medias				

va cobrança.

## vacões

rões, na extensão total de 33<sup>1</sup>,421, em 14 de abril de 1884.

galhões.

## RAMAL DE

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		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-	597:5476
1886.....	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220:694	447:5190	2:404:5870
1887.....	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238:602	707:5630	3:712:5915
1888.....	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215:5498	628:5540	3:339:5997
1889.....	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270:5092	803:5400	3:697:5932
1890.....	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292:5264	1:154:5810	4:127:5672
1891.....	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317:5081	2:147:5710	3:792:5511
1892.....	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274:5991	2:117:5020	3:668:5849
1893.....	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251:5479	2:264:5860	3:613:5060
Sommas...	17	135:161	288:710	690:484	1.114:355	21:943	184:637	2:129:5242	10:271:5160	28:955:5282

## Obser

Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885 na extensão approximada de 1<sup>1</sup>,7,

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do tráfego», 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	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		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	8:446:5641	491:5560	124:664:5251
1888.....	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121:5332	736:5650	157:036:5630
1889.....	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450:5080	886:5090	177:592:5057
1890.....	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043:5933	1:105:5640	175:216:5739
1891.....	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125:5042	1:647:5850	156:203:5406
1892.....	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627:5578	1:392:5160	138:736:5517
1893.....	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301:5524	1:636:5200	140:031:5763
Sommas...	510	576:005	1.231:388	2.036:118	3.843:511	18:182	1.709:112	79:116:5130	7:896:5150	1.069:481:5363

## Obser

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

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do tráfego», 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	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
186.393	1.277.394	2.061.5263	45.919	2.107.5182	1.167.5883	893.5380	893.5380	1.167.5883	0,57
819.5837	4.278.5578	7.503.5285	193.5886	7.697.5171	5.818.5422	1.684.5863	842.5431	2.909.5211	0,77
966.5794	3.574.5327	8.254.5036	202.5930	8.456.5966	6.413.5205	1.840.5831	920.5415	3.206.5602	0,78
1.044.5755	3.178.5675	7.563.5427	124.5450	7.687.5877	6.020.5928	1.542.5499	771.5249	3.010.5464	0,80
1.476.5410	6.278.5424	11.452.5766	278.5744	11.731.5510	7.902.5551	3.550.5215	1.775.5107	3.951.5275	0,69
1.281.5313	7.224.5335	12.633.5320	36.5234	12.669.5554	9.034.5035	3.599.5285	1.799.5642	4.517.5017	0,71
1.615.5524	7.869.5838	13.277.5873	213.5000	13.490.5873	9.067.5308	4.210.5565	2.105.5282	4.533.5654	0,68
1.702.5226	6.729.5882	12.100.5957	58.5000	12.158.5957	8.758.5110	3.342.5847	1.671.5423	4.379.5055	0,72
1.651.5092	6.931.5323	12.195.5475	103.5457	12.298.5932	8.234.5231	3.961.5244	1.980.5622	4.117.5115	0,68
10.744.5344	47.342.5776	87.042.5402	1.256.5620	88.299.5022	62.416.5673	24.625.5729	1.448.5572	3.671.5569	0,72
Medias									

## vações

do tráfego anual.

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

10

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
4.339.5457	53.832.5259	182.835.5967	4.229.5959	187.065.5926	70.173.5317	112.662.5650	1.707.5010	1.063.5232	0,38
9.146.5439	124.013.5058	290.196.5127	4.500.5717	294.696.5844	114.244.5624	175.951.5503	2.377.5723	1.543.5846	0,39
9.660.5892	112.139.5297	299.392.5246	6.981.5344	306.373.5590	154.220.5217	145.172.5029	1.961.5784	2.084.5057	0,51
16.661.5323	88.324.5371	280.202.5433	754.5910	280.957.5343	160.054.5577	120.147.5856	1.623.5620	2.162.5900	0,57
14.482.5938	109.915.5611	280.601.5955	4.085.5000	284.686.5955	172.519.5921	108.082.5034	1.460.5568	2.331.5350	0,61
11.052.5486	84.695.5673	234.484.5676	981.5000	235.465.5676	139.670.5409	94.814.5267	1.281.5274	1.887.5438	0,59
11.441.5514	76.484.5900	227.958.5177	1.933.5827	229.892.5004	136.852.5734	91.105.5443	1.231.5155	1.849.5361	0,60
76.785.5049	649.405.5169	1.795.671.5581	23.466.5757	1.819.138.5338	947.735.5799	847.935.5782	1.662.5619	1.858.5305	0,53
Medias									

## vações

de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74.342 até aos limites da concessão, alem das estações de

do tráfego anual.

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

## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Número medio de mil quilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número 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
Sommars...	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 96<sup>1</sup>,55885, em 1 de agosto de 1890 e 1 de agosto de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha 167<sup>1</sup>,60848.

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

Em 1888 – todo o anno em duas secções, de Torres Vedras  
Em 1889 – parte do anno, na totalidade da linha até à F<sub>1</sub>  
Em 1890 – todo o anno, na totalidade da linha até à F<sub>1</sub>  
Em 1891 – todo o anno, na totalidade da linha até à F<sub>1</sub>  
Em 1892 – todo o anno, na totalidade da linha até à F<sub>1</sub>  
Em 1893 – todo o anno, na totalidade da linha até à F<sub>1</sub>

Somma.....

N'esta importancia 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)											
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego		
1:435\$650	7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$513	21:082\$5531	13:699\$515	342\$488	527\$063	0,61		
6:920\$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											

## vacões

1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151<sup>1</sup>,63194 em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de ju-

rendimento do trafego annual; e desde 1 de Janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de Junho d'esse anno, para contagem de garantia do juro) as importâncias das garantias

a Leiria.....	57:935\$310
Figueira da Foz e a Alfarellos.....	81:936\$400
Figueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
Figueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
Figueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
Figueira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
<hr/>	
	542:132\$5062

Grande, nos termos do artigo 29.<sup>o</sup> 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	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêlio	
1887.....	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346:5583	102:5900	2:699:5114
1888.....	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275:5684	437:5230	10:261:5562
1889.....	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505:5409	207:5650	11:361:5160
1890.....	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649:5884	301:5660	12:879:5614
1891.....	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632:5647	526:5150	12:758:5338
1892.....	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698:5046	531:5600	10:765:5558
1893.....	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657:5587	595:5490	11:125:5774
Sommas ...	344	13:639	26:347	142:256	182:242	3:653	108:747	9:765:5840	2:702:5680	71:851:5120

## Obser

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

(a) N'estas verbas são incluidas as importâncias 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	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias (Número de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêlio	
1888.....	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711:5782	-5-	8:691:5333
1889.....	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867:5227	-5-	9:323:5858
1890.....	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807:5167	-5-	9:144:5928
1891.....	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633:5369	-5-	4:309:5413
1892.....	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288:5083	-5-	14:122:5544
1893.....	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533:5621	-5-	20:656:5746
Sommas ...	45	116:311	237:693	465:221	819:225	13:089	335:445	5:841:5249	-5-	66:248:5822

## 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<sup>1</sup>,8, 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 e a bifurcação de 7<sup>1</sup>,3.

N'esta linha não se cobra imposto de sêlio, 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 tráfego», 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	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
1:066:3983	4:564:5330	8:330:5427	15:206:5561	23:536:5988	7:144:5711	1:185:5716	84:694	510:5336	0,86
2:707:5051	18:388:5268	31:856:5881	59:163:5252	90:520:5133	41:767:5317	—10:410:5436	—189:5280	759:5405	1,33
2:358:5305	21:898:5071	35:617:5536	58:154:5114	93:771:5650	40:595:5417	—4:977:5881	—90:5507	738:5098	1,14
3:849:5467	21:761:5725	38:490:5806	57:601:5473	96:092:5279	32:782:5413	5:708:5393	103:5789	596:5044	0,85
3:447:5424	21:685:5079	37:890:5841	59:321:5855	97:212:5696	27:962:5194	9:928:5647	180:5520	508:5403	0,74
3:415:5608	24:170:5345	38:351:5511	57:837:5956	96:189:5467	25:502:5897	12:848:5614	233:5611	463:5689	0,66
2:548:5336	26:602:5437	40:276:5547	57:454:5615	97:731:5162	25:444:5099	14:832:5448	269:5681	462:5620	0,63
19:393:5174	139:070:5255	230:314:5549	364:739:5826	595:054:5375	201:199:5048	29:115:5501	84:5638	584:5881	0,87
Medias									

## vações

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

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

15:206:5561
5:123:5612
58:009:5544
57:501:5148
59:222:5135
57:631:5603
57:221:5275
<hr/>
363:915:5873

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

## POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
392:5451	6:195:5500	15:279:5284	236:5705	15:515:5989	5:554:5495	9:724:5789	1:944:5958	1:110:5899	0,36
577:5144	9:506:5270	19:407:5272	451:5164	19:858:5436	8:940:5160	10:467:5112	1:308:5389	1:117:5520	0,46
756:5781	8:848:5422	18:750:5131	50:5328	18:800:5459	8:793:5680	9:956:5451	1:244:5556	1:099:5210	0,47
878:5460	9:959:5409	15:147:5282	219:5000	15:366:5282	11:161:5675	3:985:5607	498:5201	1:395:5209	0,74
2:878:5039	10:783:5510	27:784:5093	116:5000	27:900:5093	15:007:5814	12:776:5279	1:597:5035	1:875:5977	0,54
2:847:5020	9:431:5741	32:935:5507	279:5400	33:214:5907	17:721:5453	15:214:5054	1:901:5757	2:215:5182	0,54
8:329:5895	54:724:5852	129:303:5569	1:352:5597	130:656:5166	67:179:5277	62:124:5292	1:380:5540	1:492:5873	0,52
Medias									

## vações

aproximada de 7 kilometros: entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1:9 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 nas 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	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1889.....	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813:5354	9:800	16:127:5962
1890.....	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942:5427	57:5210	57:965:5210
1891.....	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970:5963	156:5340	76:586:5746
1892.....	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031:5563	194:5740	57:437:5251
1893.....	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974:5789	259:5340	55:102:5599
Sommass....	96	155:477	801:971	1.081:445	2.038:893	1:537	8:658	13:733:5096	677:5430	263:219:5758

## 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 23<sup>1</sup>.5. A ligação, tambem 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	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1890.....	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206:5163	93:5800	23:767:5552
1891.....	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077:5785	503:5420	39:609:5293
1892.....	4	98:965	221:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426:5668	2:904:5160	45:684:5610
1893.....	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746:5087	4:196:5770	51:459:5502
Sommass....	14	354:438	765:210	1.163:271	2.282:919	14:462	—	8:456:5703	7:698:5150	160:520:5957

## 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. =

14

CASCAES

drouços e Cascaes)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
167.864	-	16.295.826	380.945	16.676.771	15.035.718	1.260.5108	252.021	3.007.5143	0,92
1.049.303	4.590	59.019.093	159.598	59.178.691	62.301.678	-3.282.585	-172.767	3.279.5035	1,05
3.037.574	114.5169	79.738.5489	1.166.5000	80.904.5489	77.346.5090	2.392.5399	99.5683	3.222.5753	0,97
2.385.454	1.943.5402	61.419.5107	257.5000	61.676.5107	62.583.5853	-1.164.5746	-48.531	2.607.5660	1,02
2.066.565	3.599.5502	60.768.5666	515.5516	61.284.5182	51.785.5129	8.983.5537	374.5314	2.157.5714	0,85
8.359.5760	5.661.5663	277.241.5181	2.479.5059	279.720.5240	269.052.5468	8.188.5713	84.5257	2.802.5630	0,97
Medias									

vacões

kilometros, 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 approximada de 0<sup>1</sup>,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 kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
531.5623	-	24.299.5175	65.5876	24.365.5051	14.935.5560	9.363.5615	4.681.5807	7.467.5780	0,61
2.905.5322	-	42.514.5615	624.5000	43.138.5615	29.734.5201	12.780.5414	3.195.5103	7.433.5550	0,70
5.953.5002	-	51.637.5612	227.5000	51.864.5612	44.328.5255	7.309.5357	1.827.5339	11.082.5064	0,86
7.459.5550	-	58.919.5052	499.5825	59.418.5877	43.005.5835	15.913.5217	3.978.5304	10.751.5459	0,73
16.849.5497	-	177.370.5454	1.416.5701	178.787.5155	132.003.5851	45.366.5603	3.240.5471	9.428.5846	0,74
Medias									

vacões

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3<sup>1</sup>,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

(Via re

Anos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	
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	1:345:5040	448:5510	19:128:753
1892.....	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285:5145	456:5780	16:431:5762
1893.....	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262:5494	479:5820	15:713:5888
Sommam ...	155	16:803	30:780	111:218	158:801	1:045	30:015	4:010:5471	1:439:5330	52:878:5518

## Obser

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

(a) N'estas verbas são incluidas as importâncias 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

Anos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	
1891.....	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907:5681	313:5320	19:808:5082
1892.....	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309:5132	1:232:5070	40:962:5713
1893.....	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877:5905	1:746:5320	52:876:5171
Sommam ...	412	17:538	43:208	138:147	198:893	2:561	72:205	12:094:5718	3:291:5710	113:646:5916

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã na extensão de 165<sup>1</sup>,086 em 6 de setembro de 1891; e até á

(a) N'estas verbas são incluidas :

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

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

As garantias de juro liquidadas n'este mapa 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	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
192:744	995:5959	2:792:5818	6:315:5789	9:108:5607	5:574:5227	—2:781:5409	—556:5282	1:114:5845	1,99
2:551:5468	8:628:5799	30:309:5020	62:369:5176	92:678:5196	30:130:5934	178:5086	3:5562	602:5619	0,99
2:333:5115	9:814:5525	28:579:5402	62:453:5776	91:033:5178	28:031:5879	547:5523	10:5950	560:5637	0,98
2:202:5692	11:506:5648	29:423:5228	62:516:5716	91:939:5914	26:759:5629	2:663:5599	53:5272	535:5193	0,91
7:280:5019	30:945:5931	91:104:5468	193:655:5457	284:759:5925	90:496:5669	607:5799	3:5921	583:5849	0,99
Medias									

## vacções

Dão e Vizeu, em 25 de novembro de 1890, na extensão approximada de 49<sup>1</sup>,51086.

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

6:315:5789  
62:304:5466  
62:304:5466  
62:304:5466

193:229:5187

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

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
3:859:5725	18:829:5321	42:497:5078	99:971:5135	142:468:5213	61:751:5178	—19:254:5100	—370:5271	1:187:5523	1,45
7:878:5869	45:490:5391	94:331:5973	310:339:5570	404:671:5543	157:090:5267	—62:758:5294	—380:5353	952:5062	1,66
8:946:5901	66:877:5161	128:700:5233	310:186:5532	438:886:5765	162:093:5696	—33:393:5463	—171:5248	831:5250	1,26
20:685:5495	131:196:5873	265:529:5284	720:497:5287	986:026:5521	380:935:5141	—115:405:5857	—280:5111	924:5600	1,43
Medias									

## vacções

Guarda na extensão approximada de 211<sup>1</sup>,590 em 11 de maio de 1893.

tráfego anual.

taria de 26 de março de 1892, para este efeito a extensão das duas secções em 157,<sup>1</sup>41065.

99:351:5135  
309:941:5570  
309:004:5735

718:387:5440

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

Mappa resumo estatistico do trafego de todos os caminhos de ferro por  
desde 1 de janeiro de 1877

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819:5009	-5-	1.214:912:5015
1878.....	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950:5271	-5-	1.289:246:5083
1879.....	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958:5442	-5-	1.319:351:5446
1880.....	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194:5077	-5-	1.403:166:5097
1881.....	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727:5276	-5-	1.436:294:5157
1882.....	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345:5439	-5-	1.597:533:5514
1883.....	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813:5182	-5-	1.648:596:5997
1884.....	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169:5813	-5-	1.672:036:5478
1885.....	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442:5337	-5-	1.615:802:5629
1886.....	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920:5166	23:290:5890	1.822:787:5987
1887.....	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.960:042	147:857:5743	24:497:5200	2.016:000:5768
1888.....	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399:5687	25:437:5250	2.233:251:5806
1889.....	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001:5993	28:004:5320	2.445:611:5592
1890.....	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790:5697	42:884:5280	2.525:501:5558
1891.....	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194:5799	81:686:5570	2.589:430:5184
1892.....	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949:5702	80:976:5406	2.434:092:5022
1893.....	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261:5703	83:219:5010	2.470:382:584
Somas...	27:373	5.598:631	17.225:797	36.326:894	59.151:322	780:505	17.956:899	2.301:796:5336	389:995:5926	31.733:997:5717

## 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 incluidas n'estas verbas as importâncias das garantias de juro pagas pelo estado.

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

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes,  
explorados por companhias, desde 1 de

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias (número 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	47:099:5800	-5-	819:942:5660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646:5990	-5-	850:472:5678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062:5428	-5-	829:459:5427
1880.....	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804:5194	-5-	866:408:5201
1881.....	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627:5709	-5-	885:221:5535
1882.....	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673:5332	-5-	1.013:702:5622
1883.....	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312:5840	-5-	1.055:729:5884
1884.....	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825:5576	-5-	1.045:944:5220
1885.....	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022:5170	-5-	1.009:820:5013
1886.....	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777:5107	12:673:5100	1.190:843:5518
1887.....	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441:5308	13:542:5020	1.356:183:5689
1888.....	1:040	29:9:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084:5491	14:299:5700	1.520:071:5085
1889.....	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:3'93:5134	15:441:5640	1.641:317:5035
1890.....	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518:5130	24:698:5580	1.687:902:5862
1891.....	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721:5226	44:190:5350	1.747:783:575
1892.....	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907:5315	43:174:5770	1.630:934:5682
1893.....	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256:5701	46:167:5090	1.645:070:5343
Somas...	14:580	3.513:248	8.399:397	23.137:545	35.050:190	487:272	12.367:261	1.343:084:451	214:187:5250	20.796:808:5029

(a) N'estas verbas estão incluidas as importâncias das garantias de juro pagas pelo estado à companhia real: pela linha ferrea de Torres Vedras à 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 (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
171:016:086	1.207:312:633	2.593:240:6734	22:594:4830	2.615:835:5564	937:065:6725	1.656:175:6009	1:741:5509	985:5348	0,36
185:975:552	1.181:055:6087	2.656:276:6722	28:989:6070	2.685:265:5792	1.058:020:613	1.598:256:6109	1:576:5189	1:043:5412	0,40
228:311:5101	1.323:672:698	2.871:335:5245	18:324:6010	2.889:659:5255	1.194:098:625	1.677:236:620	1:526:5148	1:086:5532	0,41
244:850:3225	1.562:082:6151	3.210:098:5473	15:103:6962	3.225:202:5435	1.250:468:647	1.959:629:6826	1:664:5928	1:062:5420	0,39
248:828:5844	1.601:865:5172	3.286:988:5173	106:047:5881	3.393:036:5054	1.352:821:5465	1.934:166:6708	1:581:5496	1:106:5150	0,41
267:964:5327	1.674:053:5743	3.539:551:5584	42:295:6665	3.581:847:5249	1.588:821:613	1.950:729:5971	1:438:5591	1:171:5697	0,45
279:034:5793	1.736:687:5348	3.664:319:5138	38:328:5236	3.702:647:5374	1.582:668:5370	2.081:650:5768	1:400:5842	1:065:5053	0,43
301:789:5812	1.809:066:5683	3.782:892:5973	31:530:5284	3.814:423:5257	1.576:837:5982	2.206:054:5991	1:446:5593	1:083:5992	0,42
276:658:5786	1.860:813:5800	3.753:275:5215	62:098:5175	3.815:373:5390	1.620:766:5558	2.132:508:5657	1:394:5708	1:060:5017	0,43
327:012:5425	1.949:999:5482	4.099:799:5894	80:131:5309	4.179:931:5203	1.642:137:5100	2.457:662:5794	1:606:5315	1:073:5292	0,40
362:255:5449	2.051:131:5898	4.429:388:5115	95:347:5501	4.524:735:5616	1.793:027:5072	2.636:361:5043	1:553:5542	1:056:5586	0,40
388:623:5231	2.259:235:5196	4.881:110:5233	183:672:5677	5.064:782:5910	2.063:289:5225	2.817:821:5008	1:496:5453	1:095:5745	0,42
394:709:5124	2.556:678:5011	5.396:998:5727	244:288:5607	5.641:287:5334	2.364:090:5741	3.032:907:5986	1:517:5972	1:183:5228	0,44
432:606:5272	2.508:500:5438	5.466:608:5268	194:909:5421	5.661:517:5689	2.671:961:5902	2.794:646:5366	1:341:5645	1:283:5363	0,49
457:853:5101	2.200:977:5016	5.248:260:5301	385:935:5759	5.634:196:5060	2.792:202:5677	2.456:057:5624	1:123:5026	1:276:5727	0,53
422:166:5206	2.339:224:5973	5.195:483:5201	562:763:5460	5.758:246:5661	2.736:746:5307	2.458:736:5894	1:069:5016	1:189:5890	0,53
425:899:5402	2.416:019:5031	5.312:300:5817	577:359:5416	5.889:660:5233	2.641:973:5458	2.670:327:5359	1:144:5099	1:131:5951	0,50
5.415:554:5736	32.238:375:5360	69.387:927:5813	2.689:720:5263	72.077:648:5076	30.866:998:5080	38.520:929:5733	1:407:5260	1:127:5644	0,44
Medias									

#### vações

de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto de sêllo nos caminhos de ferro a contar tão sómente 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 (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
122:043:5340	919:567:5610	1.861:553:5610	19:619:5145	1.881:172:5755	569:604:5339	1.291:949:5271	2:573:5604	1:134:5670	0,31
140:718:5922	875:735:5353	1.866:926:5953	27:391:5855	1.894:318:5808	598:497:5872	1.268:429:5081	2:506:5777	1:182:5802	0,32
170:117:5376	958:856:5762	1.958:433:5565	16:159:5390	1.974:592:5955	597:507:5568	1.360:925:5997	2:689:5577	1:180:5845	0,31
173:114:5738	1.052:461:5018	2.091:983:5957	9:000:5000	2.100:983:5957	658:871:5596	1.433:112:5361	2:624:5748	1:206:5724	0,31
165:614:5148	1.103:451:5626	2.154:287:5309	100:576:5771	2.254:864:5080	712:100:5200	1.442:187:5109	2:495:5134	1:232:5007	0,33
184:688:5194	1.159:609:5590	2.358:000:5406	37:856:5755	2.395:857:5161	984:425:5308	1.423:575:5098	2:019:5255	1:325:5426	0,40
193:437:5293	1.228:921:5770	2.478:091:5947	30:326:5096	2.508:418:5043	952:194:5750	1.525:897:5197	1:836:5218	1:145:5842	0,38
202:198:5907	1.280:674:5671	2.528:817:5798	25:526:5289	2.554:344:5087	901:859:5867	1.626:957:5931	1:957:5831	1:085:5270	0,36
183:433:5929	1.301:095:5289	2.494:349:5231	55:193:5124	2.549:542:5355	885:534:5846	1.608:814:5385	1:933:5671	1:064:5345	0,35
226:819:5991	1.375:658:5427	2.793:321:5936	69:516:5619	2.862:838:5555	943:749:5230	1.849:572:5706	2:220:5375	1:132:5952	0,34
249:645:5422	1.431:286:5988	3.037:116:5099	69:702:5815	3.106:818:5914	1.053:024:5427	1.984:091:5672	2:112:5984	1:121:5432	0,35
269:900:5676	1.604:989:5703	3.394:961:5464	116:820:515	3.511:781:5679	1.210:378:551	2.184:582:5913	2:100:5561	1:763:5825	0,36
265:018:5118	1.786:971:5597	3.693:306:5750	172:501:5414	3.865:808:5164	1.472:863:5453	2.220:443:5297	2:054:5064	1:362:5501	0,40
283:631:5214	1.738:546:5339	3.710:080:5415	120:143:5184	3.830:223:5599	1.617:954:5414	2.062:126:5001	1:867:5868	1:492:5712	0,44
294:751:5286	1.439:061:5678	3.481:596:5539	255:700:5153	3.737:296:5692	1.770:312:5414	1.711:284:5125	1:471:5439	1:522:5195	0,51
265:866:5035	1.522:212:5790	3.419:013:5507	433:680:5583	3.852:694:5090	1.685:230:5773	1.733:782:5734	1:358:5764	1:320:5714	0,49
274:101:5099	1.584:092:5293	3.503:263:5735	449:272:5318	3.952:53					

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes,  
explorados pelo estado, desde 1 de janeiro

Annos	Número medio de kilómetros explorados (a)	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719:8209	-5-	352:026:8655
1878.....	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303:8281	-5-	399:146:8945
1879.....	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896:8014	-5-	452:601:8449
1880.....	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389:8883	-5-	502:158:8426
1881.....	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099:8567	-5-	506:780:8232
1882.....	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672:8107	-5-	537:718:8832
1883.....	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500:8342	-5-	545:010:8377
1884.....	606	74:613	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344:8237	-5-	545:915:8559
1885.....	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420:8167	-5-	527:366:8690
1886.....	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143:8059	9:472:8300	548:255:8266
1887.....	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:092	321:926	58:069:8552	9:663:8760	566:804:8665
1888.....	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039:8512	9:557:8670	608:616:8578
1889.....	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193:8450	11:202:8330	695:945:8718
1890.....	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504:8891	16:168:8140	722:633:8647
1891.....	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495:8886	33:666:8010	716:620:8103
1892.....	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142:8770	34:295:8296	681:952:8731
1893.....	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485:8786	33:565:8290	704:231:8105
Sommars....	11:067	1.294:883	3.202:072	12.935:875	17.432:830	232:346	4.987:994	987:420:8013	157:590:8796	9.613:728:8278

(a) N'estas extensões está incluida em duplicado a distancia kilometrica, ou 8<sup>1</sup>,4 entre Porto (Campanhã) e Ermeizinde e desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de dezembro de

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes,  
desde 1 de janeiro de 1877

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias (número 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	-5-	-5-	42:942:8700
1878.....	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-5-	-5-	39:626:8460
1879.....	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-5-	-5-	37:287:8570
1880.....	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-5-	-5-	34:599:8470
1881.....	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-5-	-5-	44:292:8390
1882.....	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-5-	-5-	46:112:8060
1883.....	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-5-	-5-	47:856:8736
1884.....	88	44:661	340:244	-	384:905	4:823	24:613	-5-	-5-	80:176:8699
1885.....	91	53:954	354:315	-	408:269	3:933	34:888	-5-	-5-	78:675:8926
1886.....	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-5-	1:145:8490	83:689:8203
1887.....	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346:5583	1:291:8420	93:012:8414
1888.....	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275:8684	1:579:8880	104:563:8843
1889.....	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505:8409	1:360:8350	108:348:8839
1890.....	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767:8676	2:017:8560	114:965:8049
1891.....	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977:8687	3:830:8210	125:026:8506
1892.....	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899:8617	3:506:8340	121:204:8609
1893.....	200	71:172	455:506	54:957	581:685	4:695	83:946	9:519:8216	3:486:8630	121:080:8936
Sommars...	1:726	790:500	5.624:328	253:474	6.668:302	60:887	601:644	21:291:872	18:217:8880	1.323:461:8410

(a) Desde o anno de 1887 não incluidas n'estas verbas as importâncias das garantias de juro pagas pelo estado à companhia nacional pela linha ferrea de Foz-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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
47:901:5746	281:117:5410	681:045:5811	2:659:5660	683:705:5471	330:823:5598	350:222:5213	831:5882	758:5804	0,48
44:180:5350	294:511:5819	737:839:5114	1:118:5355	738:957:5469	420:873:5530	316:965:5584	670:5117	889:5796	0,57
57:156:5155	354:137:5792	863:898:5396	1:682:5580	865:580:5976	553:273:5683	310:624:5713	565:5801	1:007:5784	0,64
70:463:5867	500:508:5083	1.073:130:5376	5:656:5992	1.078:787:5368	550:558:5810	522:571:5566	890:5241	937:5920	0,51
78:364:5431	489:104:5156	1.074:248:5819	4:657:5300	1.078:906:5119	592:468:5566	481:780:5253	811:5078	997:5422	0,55
77:593:5073	503:592:5293	1.118:904:5198	3:756:5370	1.122:660:5568	601:336:5208	517:567:5990	871:5326	1:012:5350	0,54
79:832:5404	495:900:5578	1.120:743:5359	7:324:5580	1.128:067:5939	576:870:5945	543:872:5414	909:5485	964:5667	0,51
88:540:5500	510:900:5053	1.145:356:5112	5:149:5705	1.150:505:5817	597:987:5702	547:368:5410	903:5248	986:5778	0,52
83:308:5879	537:427:5295	1.148:042:5864	5:557:5471	1.153:600:5335	656:175:5776	491:867:5088	811:5662	1:082:5798	0,57
90:385:5129	550:826:5050	1.189:466:5445	9:328:5190	1.198:794:5635	617:471:5687	571:994:5758	943:5886	1:018:5930	0,52
99:707:5474	590:334:5960	1.256:847:5099	9:044:5735	1.265:891:5834	652:301:5746	604:545:5553	925:5797	998:5931	0,52
105:885:5939	609:914:5180	1.324:416:5997	6:141:5805	1.330:558:5802	731:225:5957	590:191:5040	846:5759	1:053:5409	0,55
117:647:5232	719:656:5558	1.533:249:5508	11:515:5539	1.544:765:5047	773:382:5625	759:866:5883	985:5560	1:003:5090	0,50
133:822:5167	719:525:5935	1.575:981:5749	9:245:5570	1.585:227:5319	910:270:5913	665:710:5836	803:5998	1:099:5361	0,58
144:678:5910	701:977:5223	1.563:276:5236	7:238:5770	1.570:515:5006	887:501:5946	675:774:5290	816:5152	1:071:5862	0,57
137:558:5515	749:745:5907	1.569:237:5153	7:621:5275	1.576:858:5428	923:021:5774	646:215:5379	780:5453	1:114:5760	0,59
136:977:5090	756:817:5839	1.598:026:5034	7:105:5480	1.605:131:5514	873:954:5665	724:671:5369	875:5207	1:054:5776	0,55
1.593:983:5861	9.365:998:5131	20.573:710:5270	104:804:5377	20.678:514:5647	11.251:900:5131	9.321:810:5139	842:5306	1:011:5707	0,54
Medias									

do ramal de Campanhã à nova alfândega do Porto, ou 3<sup>1/2</sup> 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
1:071:5000	6:627:5613	50:641:5313	316:5025	50:957:5338	36:637:5788	14:003:5525	500:5126	1:308:5492	0,72
1:076:5280	10:807:5915	51:510:5655	478:5860	51:989:5515	38:649:5211	12:861:5444	367:5469	1:104:5263	0,75
1:037:5570	10:678:5144	49:003:5284	482:5040	49:485:5324	43:317:5374	5:685:5910	129:5225	984:5486	0,88
1:271:5620	9:113:5050	44:984:5140	446:5970	45:431:5110	41:038:5241	3:945:5899	89:5680	932:5687	0,91
4:850:5265	9:309:5390	58:452:5045	813:5810	59:265:5855	48:252:5699	10:199:5346	199:5987	946:5131	0,82
5:683:5060	10:851:5860	62:646:5980	682:5540	63:329:5520	53:060:5097	9:586:5883	168:5191	920:5879	0,85
5:765:5096	11:862:5000	65:483:5832	677:5560	66:161:5392	53:602:5675	11:881:5157	208:5441	940:5398	0,82
11:050:5405	17:491:5959	108:719:5063	854:5290	109:573:5353	76:990:5413	31:728:5650	360:5553	874:5891	0,71
9:915:5978	22:291:5216	110:883:5120	1:347:5580	112:230:5700	79:055:5936	31:827:5184	349:5749	868:5746	0,71
9:807:5305	23:515:5005	117:011:5513	1:286:5500	118:298:5013	80:916:5183	36:095:5330	396:5652	889:5189	0,69
12:902:5553	29:509:5950	135:424:5917	16:599:5951	152:024:5868	87:700:5899	47:724:5018	454:5515	835:5246	0,65
12:836:5616	44:331:5313	161:731:5772	60:710:5657	222:442:5429	118:684:5717	43:047:5055	294:5843	812:5909	0,73
12:043:5774	50:049:5856	170:442:5469	60:271:5654	230:714:5123	117:844:5663	52:597:5806	360:5259	807:5155	0,69
15:152:5891	50:428:5164	180:546:5104	65:520:5667	246:066:5771	113:736:5575	66:809:5529	442:5447	753:5222	0,63
18:422:5905	59:938:5115	203:387:5526	122:996:5836	326:384:5362	134:388:5317	68:999:5209	352:5037	685:5655	0,66
18:761:5656	67:266:5276	207:232:5541	121:461:5602	328:694:5143	128:493:5760	78:738:5781	401:5728	655:5580	0,62
14:821:5213	75:108:5899	211:011:5048	120:981:5618	331:992:5666	127:853:5907	83:157:5141	415:5785	639:5269	0,61
156:470:5187	509:180:5725	1.989:112:5322	575:929:5160	2.565:041:5482	1.380:223:5455	608:888:5867	352:5774	799:5666	0,69
Medias									

dele e desde 25 de novembro de 1890 tambem as respectivas à linha de Santa Coimbra Dão a Vizela.

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

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

### BASES

Extensão acumulada dos percursos	Custo total das viagens					
	Por avença em			Por tarifa geral em		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Avença annual</b>						
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
<b>Avença por um mez</b>						
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  $0^m,075 \times 0^m,05$  e da quantia de 25000 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 permitido 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 efeitos 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.<sup>a</sup> Dentro de dois dias, a contar d'aquelle em que findar o prazo 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> No caso de extravio do livrete, o avençal avisará immediatamente a administração, que o auxiliará nas diligencias necessarias para o rehaver, fazendo-o apprehender, se alguém 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 facultade de utilizar o primeiro livrete, dentro do prazo da avença, se fôr encontrado posteriormente á requisição d'aquelle.

13.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> O prazo de validade da avença annual poderá ser prorrogado por um mez, mediante o pagamento de 10 por cento, da importancia do ultimo livre de cedulas fornecido. O pedido de prorrogação deverá vir acompanhado pelo livre de cedulas, para ser n'elle registada a prorrogação.

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

16.<sup>a</sup> Ficam revogadas as disposições das tarifas geraes, que fôrem contrarias ás da presente.

Porto, 10 de abril de 1895.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cesar Justino Teixeira.*