

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anverso — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Anverso — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA
TELEPHONE N.º 27

Annexos d'este numero

Elementos estatisticos dos caminhos de ferro do continente de Portugal, de 1877 a 1896 — Publicação oficial do ministerio das obras publicas.

Tarifa especial L. n.º 1 g. v. da companhia real — Bilhetes dos comboios tramways, entre Lisboa e Sacavém.

Publicações em venda n'esta redacção

Collecção completa de tarifas, tanto geraes como especiaes, das linhas do Minho e Douro, Povoa, Guimarães e Mirandella — avulso: cartonada 850, brochada 700 réis. Para os srs. assignantes: cartonada 500, brochada 350.

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes — em bom papel, impresso a tres cores.

Preço: em papel 400 réis; em carteira para viagem 600 réis; em tella envernizado e com reguas, para escriptorio, 700 réis.

Anuario de ferro-carriles de España, cartonado 850 réis.

Fita para medir os volumes pequenos, de forma a saber-se se lhes podem ser applicadas as tarifas d'esta designação. Vende-se unicamente aos assignantes e empregados de caminhos de ferro por 100 réis.

SUMMARIO

Trafego internacional.	Pag. 257
Os caminhos de ferro no parlamento.	258
Parte Official. — Portarias de 17 e 27 de agosto de 1897 do Ministerio das Obras Publicas.	259
Tarifas de transporte.	259
Alterações de horários.	259
A decadencia da linha do Mormugão.	259
Notas de viagem. — XXIV. — Primeira visita a Tunis — Perigos para o viajante — A rua da Egreja — Bons refreshments baratos — Mesquitas fechadas — Um café n'un marabu — Os bazares — Povo industrial e commerciante — Lojas de dez palmos — Uma ideia triste.	260
Tracção electrica.	261
Lourenço Marques.	262
Publicações recebidas.	262
As cinco grandes companhias francesas.	263
Assembleia geral da companhia de Salamanca.	263
Linhos africanas.	264
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hspanhoes.	265
Emprego de tentos como bilhetes de assignatura.	266
Nomes difíceis.	266
Linhos portuguezas. — Tremvia em Setubal — Do Seixal a Cezimbra — Estação de Belém — Carris de ferro do Porto — Ascensores e tremvias em Cintra	266
Linhos hspanholas. — Malaga a Sevilha — La Robla a Valmaseda — Calatayud a Teruel e Sagunto — Tremvias de Barcelona.	266
Linhos estrangeiras. — Bélgica — Suíça — Bulgária — Itália — Brasil.	267
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório — (Continuação).	267
Avisos de serviço.	268
Arrematações.	269
Casas recomendadas.	270
Agenda do viajante.	270
Annuncios.	271
Horario em 1 de setembro de 1897.	271
Vapores a sahir do porto de Lisboa.	272

Trafego internacional

TEM sido sempre a miragem tentadora das nossas vias férreas, como é o manancial inexaurivel de tantas outras estrangeiras; mas, para nós, pouco tem passado de miragem, graças aos feitos que nos são peculiares.

Atraz d'esse velocino de ouro temos ido offegantes, gastando rios de dinheiro em linhas férreas, queimando as pestanas em estudos profundos do intrincado problema, e elle a fugir-nos, a esquivar-se ás nossas vistos.

Para o conquistar, construimos, ao sul, as linhas de Caceres e Madrid, cancro corroente que arruinou o organismo da companhia real e de forma tal que não mais ella deixará de soffrer-lhe as consequencias.

Para o mesmo, ao norte construimos a de Salamanca — outro tumor maligno que tem corroido os intestinos do paiz em repetidas recaídas.

Quem, desde principio da nossa exploração ferroviaria, compulsar os centenares de tarifas que se teem publicado para attrahir trafego internacional, comprehenderá os numerosos exforços que teem sido feitos no sentido de attrahir a Lisboa e ao Porto o trafego estrangeiro; e quem folhear as estatísticas verá, com desanimo, o pequeno resultado que d'essas tentativas se tem tirado.

A geographia mostra-nos que esta borda da peninsula é o ponto mais proximo para as relações da Europa com a America; a frequencia da navegação entre os nossos portos e os da Africa demonstra-nos tambem que seria aqui o embarcadeiro mais propicio para esse grande continente.

Natural era, pois, que nos convencessemos de que não seriam perdidos todos os exforços para attrahir ao nosso paiz todos, ou o maior numero dos passageiros que se permутam entre os dois mundos, e fazer que as mercadorias lhes seguissem a esteira.

Mas circunstancias que bastas vezes temos lamentado, umas de accão fóra da nossa órbita, outras derivadas de causas bem nossas, teem inutilizado todos esses trabalhos, todas essas despesas, todo esse grandioso ideal.

Para attrahir o passageiro não é bastante offerecer-lhe o caminho mais curto; é preciso dar-lhe commodidades, confortos, distracções, facilidades de todo o gênero.

E n'esse sentido as nossas cidades marítimas tão pouco teem adeantado que se acham atrazadas em relação ás mais secundarias da Europa.

A par d'isto, os nossos legisladores parece que se teem comprazido em tecer uma rête de imposições e dificuldades que serve como cartaz-espantalho aos que ainda teem ideia de transitar por aqui.

A tal ponto este affastamento de viajantes vae sendo reconhecido que para os attrahir ha quem se lembre

de fazer da nossa capital um ridículo principado de Monaco, abrindo tavolagem publica.

E' o caso da modesta rapariga que, sem animo para trabalhar só lhe ocorre ganhar a vida e relacionar-se com a sociedade... entregando-se n'um bordel!

Quem, das grandes ou pequenas cidades mais interiores da America do Norte, quer vir á Europa, encontra facilmente agencias que lhe fornecem bilhetes circulatorios que lhe facilitam toda a viagem.

Busque, por teimosia, entre esses bilhetes um que lhe facilite a viagem por Portugal; só a agencia Cook — ella só — pôde fornecer-lh'o, e essa pelos preços cheios das tarifas geraes de cada linha em Portugal e Hespanha, do que resulta que o passageiro, para chegar ao centro da Europa, tem que despender enorme quantia, o que não lhe sucede indo por Bordeus, Havre, Southampton, Plymouth, Cork e quantos outros portos da Inglaterra e Irlanda.

Com a mercadoria sucede o mesmo.

A Belgica, um paiz pequeno em territorio, mas grande na sua iniciativa, tem hoje estabelecidos serviços directos entre as suas principaes cidades, e mesmo algumas da Allemanha que pela Belgica fazem o transito do seu trafego, e o seu Congo e parte importante das costas africanas.

Das nossas possessões oriental e occidental não ha meio de tomar um bilhete para um passageiro percorrer a metropole, nem de expedir um só volume para além dos nossos caes em Lisboa ou Porto.

Quem, do interior de qualquer dos paizes do norte quer enviar productos aos mercados africanos expede-os directamente, sem necessidade de intermediarios que lhe façam as operações de embarque, de alfandegas, etc. E, para mais, saberá o dia fixo em que a mercadoria segue e chegará a destino, como se os carris da linha férrea se prolongassem atravez dos mares.

O que sucede entre nós é bem diferente; não precisamos descrevel-o, e n'essas diferenças é que vae o estacionamento, o anniquilamento mesmo, do nosso trafego internacional.

Outra corrente de trafego se tentou em tempo crear — o dos artigos que o nosso paiz recebe de França, encaminhando os por terra atravez da Hespanha.

Para isso estabeleceu-se uma tarifa da mais larga classificação, com preços tão baratos que eram até os mesmos de Madrid prolongados até Lisboa, sem aumento.

Pois essa, como tantas outras, nada produziu e as mercadorias continuaram a seguir pelo Havre, pelos vapores, porque as demoras em transito eram taes que chegavam ao triplo das da via maritima.

Até as expedições em grande velocidade demoravam dez e quinze dias em transito, graças ás dificuldades que sempre havia nas fronteiras, com as alfandegas — que são, as hespanholas como as portuguezas, ou ainda mais do que elles — um dos maiores impedimentos ao nosso commercio internacional.

De todas estas considerações se conclue que uma nova orientação do nosso trabalho se impõe para que as nossas linhas ferreas sejam utilizadas para o numeroso trafego que se permute entre o interior da Europa e os paizes dos outros continentes.

Combinações com serviços maritimos, agencias de expedição nos pontos extremos e de reexpedição em Lisboa e Porto, venda de bilhetes directos e circulares pelo menos desde e até a fronteira franceza, posto que não seja difícil ligal-os alli com os bilhetes circulatorios em França, Belgica, Suissa, Allemanha, etc., que fornece qualquer agencia de Paris.

Entretanto que nós temos estacionado — retrograda-

do até — nas relações internacionaes, outros portos as vão conquistando, e agora nos chega a noticia, confirmado as informações que já aqui démos no anno passado, sobre a creação de uma carreira do Sud-express entre Londres e Algeciras, para Gibraltar.

Este serviço começa hoje e continuará todas as semanas, fazendo-se o percurso térrreo e maritimo em 56 horas.

O comboio partira de Algeciras ás quartas-feiras ás 7 da tarde, chegando a Bobadilla á meia-noite, a Madrid ás 4 da tarde das quintas-feiras, a Paris pelas 9 da noite de sexta-feira e a Londres ás 4 da madrugada.

Em Madrid o trem seguirá pela linha de contorno.

A composição do comboio offerece todas as commodidades. Constará de sete vehiculos, sendo dois carros wagons-camas para 36 pessoas, um restaurante, um de cozinha, outro para leitura e jogos e dois fourgons para bagagens.

Como se vê, é um verdadeiro comboio de luxo, dedicado aos passageiros inglezes, muitos d'elles militares que veem áquella possessão britannica ou d'ella regressam, outros que vão á India nos vapores que tocam em Gibraltar.

Já aqui dissemos que Lisboa não deve temer, em absoluto, a competencia de Gibraltar, onde ainda ha menores commodidades do que aqui; mas, em todo o caso, com os elementos de desenvolvimento que tem aquella lingua de pedra sobre o mar; com a influencia da Inglaterra, á qual convirá fazer prosperar aquelle porto, é mais um inimigo que Lisboa tem a disputar-lhe o trafego para a Africa e America, e mais urge, portanto, oriental-o pelo nosso paiz, se não queremos perder o pouco que nos resta sem que novo trafego venha compensal-o.

E' tempo, pois, de pensarmos muito a serio de estabelecer serviço combinado para Africa e America, tanto para passageiros como para mercadorias, tanto para as procedencias e destinos das nossas linhas como mesmo para alguns pontos do estrangeiro, que fariam o transito pelo nosso paiz se encontrassem aqui as facilidades que outros portos lhes offerecem.

Os caminhos de ferro no parlamento

Durante esta quinzena, duas vezes se falou na rede ferroviaria nas camaras.

— Na sessão de 25, o sr. visconde de Chancelleiros disse, na camara dos pares, que, tendo chamado mais de uma vez a attenção do governo para o facto unico de estar auctorizada por lei a construccion de um caminho de ferro, e não se cumprir essa disposição legal (refere-se ao ramal da Merceana a Dois Portos), pede ao sr. ministro que lhe diga a este respeito aquillo que se lhe offereça.

O sr. ministro das obras publicas respondeu que teve o cuidado de vêr no seu ministerio a lei relativa ao assunto, e, de uma rapida leitura, deduziu que a companhia está obrigada a construir o ramal. Encarregou um engenheiro de estudar a questão, e procederá depois em harmonia com as determinações da lei.

— No dia seguinte, na camara electiva, o sr. visconde da Ribeira Brava mandou para a mesa um aviso prévio de que deseja interrogar o sr. ministro das obras publicas sobre a forma por que é feito o serviço de transporte de mercadorias pelo caminho de ferro do sul e sueste e outros serviços dependentes da administração d'aquele caminho de ferro.

Veremos a continuacão d'estes assumtos e diremos de que lado está a razão.

No nosso entender, está sabido.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 13 de julho findo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico para substituição do actual taboleiro da ponte do Valle da Lama, ao kilometro 175,352 do ramal de Caceres, na linha de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer de 19 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto.

Paço, em 17 de agosto de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro referente ao segundo semestre do anno económico de 1896-1897 (1 de janeiro a 30 de junho de 1897) abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração;

Considerando que no acordo de 11 de abril do anno findo se estipulou que o governo pagaria, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa ás 3 secções da referida linha na extensão de 203⁴,7139;

Considerando que n'estas tres secções o rendimento bruto kilometrico foi, durante o mencionado segundo semestre, inferior ao minimo fixado no art. 28.^o do contracto de 29 de julho de 1885;

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com aquelle acordo e com o parecer de 19 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a referida liquidação relativa ás tres secções e ao segundo semestre do anno económico de 1896-1897, na importancia de 300:555⁴930 réis, sendo esta liquidação considerada provisória nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.^a e 7.^a do citado anno de 11 de abril de 1896.

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 200:555⁴930 réis.

Paço, em 27 d'agosto de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa á exploração da linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (segundo semestre do anno económico de 1896-1897), na importancia de 50:282⁴544 réis; e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre inferior ao minimo necessário para o estado de deixar de pagar o maximo fixado no art. 28.^o do contracto de 23 de novembro de 1883;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 19 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 50:282⁴544 réis, garantia de juro relativa á linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno, e ordenar:

1.^o — Que esta liquidação continue a considerar-se provisória enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.^o — Que se pague á mencionada companhia a referida quantia de 50:282⁴544 réis.

Paço, em 27 de agosto de 1897. — *Augusto José da Cunha.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial L. n.^o 1 da companhia real — passageiros nos comboios tramways entre Lisboa e Sacavem. — Damos, como annexo, esta tarifa, que principia hoje a vigorar, e sobre a qual já no numero anterior démos desenvolvida noticia.

Aos que então não lêram essa noticia, chamamos para ella a attenção, pela consideravel reducção de preços que esta tarifa representa. Casos ha em que a reducção se eleva a 66 por cento dos preços que vigoravam, e mais que estes já de si eram economicos.

Para Campo Pequeno, ou seja o apeadeiro de Entre-Campos, os preços ficam sendo 50 réis em 2.^a classe e 30 réis em 3.^a, o que, em dias de tourada, produzirá um extraordinario movimento, pois certamente ninguem irá n'um carro por 100 réis, podendo ir muito comodamente no comboio por 50 e até mesmo por 30 réis.

Novas notas de expedição

A companhia real vae pôr em vigor desde 1 de outubro um novo modelo de notas de expedição em substituição das actuaes.

As novas notas são em duplicado, sendo uma *nota-guia* e outra *nota-talão*, ambas preenchidas pelo expedidor até meia altura da pagina, sendo a parte inferior reservada para ser preenchida pelos empregados.

Não ha diferença entre as notas para o serviço interno e as para expedições para o estrangeiro. A unica diferença que fica existindo é entre as de expedições em pequena velocidade, que são brancas, e as de grande, que são amarellas.

Alterações de horario

Deve estar satisfeito o nosso collega do *Seculo*, porque desde hoje já o comboio das 4,45 pára no Dafundo.

Quem não o está são os que aproveitavam aquelle comboio para Paço d'Arcos, Oeiras, etc., e que chegam agora 11 ou 15 minutos mais tarde.

Mas, francamente, o mesmo que diziamos contra uns, diremos contra outros. Numa linha suburbana como aquella, 10 ou 15 minutos de diferença nada faz. Este tempo, e mais, gasta-se á chegada em cavaqueira na estação.

Bem sabemos que o desejo de cada passageiro seria ter um expresso á hora que mais lhe conviesse, e se fosse só para elle muito melhor seria.

Em geral somos contrarios aos comboios directos ou expressos em linhas tão pequenas, e só os comprehenderíamos sendo só de carruagens de 1.^a classe e por preço superior á tarifa ordinaria.

Quem quer andar depressa tem o dever de pagar mais caro.

Assim se faz na Belgica, entre Bruxellas, Malines e Antuerpia; na Inglaterra, entre Liverpool e Manchester, e em outros paizes.

Tambem se resolveu que o rapido entre Lisboa e as Caldas e Figueira continue até 16 de setembro e o serviço de verão de Cintra até 15.

Nas linhas do Norte e Leste e Oeste tambem haverá, desde 15 ou talvez mais tarde, alterações importantes no horario.

A marcha dos correios vae ser mais acelerada, ganhando-se entre Lisboa e Porto uns 30 a 40 minutos.

A ligação para a Beira Baixa será feita com o comboio que parte de Lisboa hoje ás 10, e passa a partir ás 10 e meia. Por esta fórmula os passageiros que hoje vão pelo comboio das 7 h. e meia ganham 3 horas na partida de Lisboa, tempo que hoje é invertido n'uma estupida espera na Guarda.

Os descendentes tambem partem mais cedo da Guarda e mais cedo chegam a Lisboa.

A decadencia da linha de Mormugão

Accentua-se de uma fórmula assustadora o decrescimento do trafego n'esta linha, por motivo da competencia desordenada que lhe faz a linha ingleza, sem que haja meio — se determinação ha — de se pôr veto a este procedimento contrario á fé dos tratados.

E interessante, a este respeito, o que ao *Commercio do Porto* communica o seu correspondente de Pangim em data de 4 de agosto, referindo-se a um artigo editorial do *Times of India*, e por isso, com bastante desejo de transcrever na integra essa correspondencia e

não o podendo fazer pela sua extensão, damos aqui os principaes periodos:

Diz o articulista inglez, referindo-se ao facto da elevação de tarifas para as mercadorias para a nossa linha e paralelo abaixamento para os que vão para a G. I. P.

E' para extranhar muito este facto, considerando as circunstancias em que a linha teve a sua existencia. O tratado de 1878 estipulou, entre outras cousas, que o governo britannico permittiria todas as usuaes e razoaveis facilidades para construir e *explorar* (o sublinhado é do *Times*) a linha, e, por uma subsequente obrigaçao tomada pelo secretario de Estado do governo da India, obrigou-se a que uma linha de igual largura ligaria a linha portugueza á rede da India britannica. Esta parte do compromisso foi em devido tempo cumprida. A W. I. P. (a nossa Companhia) tem, pois, o seu principal argumento em que o governo portuguez foi induzido a dar a liberal garantia de 5 e 6%, na certeza de que a linha teria livres relações com o interior e gosaria ininterruptamente dos beneficios da exploraçao dos caminhos de ferro da India Britannica. Como uma linha local não era digna de ser construida, pois que as suas 51 milhas só atravessam um paiz pobre e não se gasta n'estas condições com a linha e com o posto 1.350.000 libras, que envolvem uma despesa annual de 73.000 libras de juros; como uma linha dando sahida para o mar aos productos do Carnatico e do sul do Dekan e servidos por mais de 1.500 milhas de linha férrea — isso sim, tinha um aspecto de bom exito, que levou o governo portuguez a dar aos accionistas tão liberal garantia para o seu capital; foi sob esta impressão tambem que o general Trenor, sendo presidente da assembléa geral, disse aos accionistas que as receitas da Companhia não seriam provenientes de uma pequena linha de 51 milhas; mas sim de 1.100 a 1.200 milhas de caminho de ferro que viriam alimental-a e que, portanto, este caminho de ferro daria o sufficiente para si e se tornaria independente da garantia do governo.

Em seguida o correspondente explica que é bem pouco natural que a Inglaterra ponha termo a este estado de cousas, porque, se bem que a elevação de tarifas da S. M., a linha que entronca com a nossa, nos mata o nosso trafego, essa combinaçao vae beneficiar a G. I. P. companhia garantida pelo governo inglez, que, assim, tendo mais receita na linha, menor subsídio terá que pagar.

Alvitra, pois, o correspondente que:

O que nos pôde salvar é o estabelecimento de carreiras de vapores de Mormugão para a Europa. A Allemanha tem em Mormugão uma boa porta para inundar, economicamente, toda a região sul central da India ingleza com os seus productos, já aqui muito procurados pela sua barateza e boa qualidade.

Se se dérem facilidades a uma Companhia allemã de navegação, que, combinada com industriaes d'aquelle paiz, procure abrir no Carnatico e no sul do Dekara mercado para os seus productos, e ao mesmo tempo trazer d'alli carga para os seus navios levarem para a Europa, então surgirão para nós melhores dias e poderemos mesmo lutar contra as actuaes tarifas de S. M.; será então necessário que esta e a G. I. P. encontrem outro pretexto para nos tirar o trafego. E poderão facilmente encontrar-o, sendo auxiliados, como até agora o teem sido, pela indifferença, ou melhor, pela annuencia do governo inglez, do qual, sinceramente, não espero provindencia alguma que melhore o nosso estado de cousas.

E conclue:

Demais d'isso, se se desviar para aqui o trafego, pôde elle aumentar tanto que faça com que haja quem, sem auxilio do governo portuguez, se resolva a tomar Mormugão como *terminus* de carreira entre a India e a Europa, e n'esse caso todas as mercadorias da região sul central da India deixariam de ir a Bombaim aumentar os rendimentos d'aquelle porto inglez. Não lhes parece, pois, que os nossos aliados nos deixaram ficar assim... que estamos bem?

E porque é que nós não havemos de lutar para estar melhor?...

Porque não luctamos, responderemos nós ao patriotico correspondente que, estando em Pangim, ignora naturalmente o andamento da nossa administração publica: porque a nossa indolencia, nos assumptos que mais interessam ao nosso viver economico, é cada dia mais manifesta e a nossa politica, absorvente de todos os cuidados e iniciativas dos homens publicos, não lhes deixa tempo para se occuparem dos verdadeiros negocios que affectam os interesses do paiz.

A isto chegámos!

NOTAS DE VIAGEM

XXIV

Primeira visita a Tunis. — Perigos para o visitante. — A rua da Egreja. — Bons refrescos baratos. — Mesquitas fechadas. — Um café n'um *marabu*. — Os bazares. — Povo industrial e comerciante. — Lojas de dez palmos. — Uma ideia triste.

Precisamente no dia em que se completa um anno da minha entrada na branca cidade é que me disponho a descrevel-a, ou melhor, a dar sobre ella umas indicações que servirão de orientação aos viajantes que empregarem bem o seu tempo em tão interessante viagem.

Naturalmente quem chega a Tunis tem mais curiosidade por ver os bairros indigenas do que o europeu.

Para começar por elles ha porém que seguir á risca as indicações do *Guia Hachette*, que é excellente, porque do contrario succede-lhe um dos maiores fiascos a que pôde sujeitar-se um excursionista — perder-se n'um labirintho de ruas e não ter meio de se entender com os habitantes para sahir d'ellas.

Porque — dil-o-hei desde já — nos bairros arabes de Tunis succede muitas vezes andar-se duas, tres e mais horas sem se encontrar um europeu ou um arabe que fale francez.

O mais seguro, pois, é tomar da Porta de França, de que já falei, a rua que abre á esquerda, rua da Egreja, e, seguindo-a, vae-se ter aos bazares que são a principal curiosidade da cidade.

Esta rua estabelece a transição entre a população europea e a africana. Nos estabelecimentos lateraes que lembram os da rua das Flores, no Porto, ou a parte antiga da rua da Palma em Lisboa, sendo muito mais estreita, porém, misturam-se arabes, judeus e christãos, uns vendendo artigos de ourivesaria, outros tecidos, artigos de latoeiro, modas, refrescos, etc.

Notemos já estas lojas que são uma especialidade local. O tunisiano é, como todos os povos orientaes, entusiasta pelos aromas, e não menos pelas bebedas frescas.

Conjugadas estas duas predilecções, elle prefere ás nossas cervejas e limonadas gazosas uns refrigerantes que embalsamem o paladar e o olfato.

N'um grande jarro de vidro, com tampa de metal, lançam agua, uma grande pedra de gelo e uma porção de xarope de tamarindos, ou de laranja ou de ananaz ou outro fructo aromatico.

Serve-se esta bebeda aos copos, a 5 centimos (10 réis) addicionando se-lhe ainda algumas gottas de essencia de flor de laranja, hortelã pimenta ou rosa, ficando um refresco delicioso que elles saboreiam com frequencia — no que eu os imitei sempre que tinha sede.

Seguindo a rua que indiquei, passa-se sob um pequeno tunnel, no qual, á direita, é a entrada da prisão civil.

Ao sahir o tunnel, vemo-nos em frente da escadaria que sobe para a grande mesquita, ou Djama-ez-Zitonna (a mesquita da Oliveira) rodeada de elegantes columnas.

Contentemo-nos em vel-a exteriormente, porque em Tunis não é como na Algeria, Marrocos, Egypto etc., onde ao christão é dado entrar nas mesquitas, apenas tirando os sapatos. Alli não se entra por preço algum senão... sendo musulmano.

Graças ao caracter pacifico dos habitantes, a França consente-lhes este exclusivismo, sendo de crêr que elles não o aproveitem para conspirar lá dentro contra a nação dominadora; mesmo porque ella terá tido o cuidado de fazer ler o alkorão por algum musulmano que

ponha as auctoridades ao corrente de qualquer novidade.

E para mais intrigar o viajante, não ha cidade que tenha mais mesquitas e *marabus* do que Tunis.

N'um unico *marabu* é permittida a entrada de europeos: é o da rua do Souk-Etrouk (bazar dos alfayates), mas porque se acha profanado.

Conta-se que, por occasião do ataque da armada franceza em 1180, os arabes refugiaram-se n'aquelle *marabu*, crentes de que seus patriarchas alli encerrados os salvariam da entrada dos christãos no paiz. Mas estes desembarcaram por Bizerte, Porto-Farina, Sousse, etc., e os musulmanos castigaram os seus grandes padres mortos, que não haviam feito o milagre, deixando os christãos invadir o santo logar e acabando por transformal-o n'um café publico, onde elles tomam as bebedas ao pé dos tumulos, apenas resguardados por uma grade de madeira.

Da porta da grande mesquita começam os bazares que são, como disse já, a grande curiosidade da cidade.

E não só sob este ponto de vista elles devem ser considerados, mas como uma eloquentissima demonstração do genio industrial dos tunisianos.

E' fabulosa a producção de toda aquella gente, a sua applicação ao trabalho constante em toda a qualidade de manufacturas, e muito mais que, seguindo os processos mais primitivos, a machina não coopera alli na feitura de tão diferentes artefactos.

Apenas o tear, e dos mais antigos, se vê trabalhar n'aquellas casinholas. Bordados, artigos de couro, de ferro, de palha, fatos, chechias, ourivesaria, todos os ramos de industria, afinal, são feitos por homens, manualmente.

Nem a mais simples machina de costura alli trabalha.

Os bazares são, ao mesmo tempo uma grande reunião de estabelecimentos fabris e de casas de commercio.

E tudo microscopico, é o mais singular.

As ruas não teem mais largura que os nossos becos; quasi todas cobertas por telheiros ou abobadas de pedra com pequenas aberturas no fecho, por onde escassamente entra a luz.

A um e outro lado succedem-se as lojas, cada uma, em geral, de não mais que metro e meio a dois metros de frente, por igual extensão de fundo.

Um balcão estreito divide-as em duas partes. No interior e sentado de pernas cruzadas á altura do balcão, está o vendedor, rodeado dos artigos que vende, amontoados em prateleiras, das quaes elle os tira sem se levantar — tão proximos estão.

De fóra do balcão dois bancos de pau, forrados de tapete offerecem logar para os compradores, um de cada lado — nada mais.

Se os compradores são mais que dois, que fiquem fóra da porta, porque espaço — não ha.

Nos estabelecimentos fabris a disposição é outra, mas o espaço pouco maior.

Em toda a casa, desde a porta, levanta-se um tablado á altura de um metro. Ahi trabalham os tres ou quatro artistas, ou burilando os metaes, ou penteando as chechias, bordando ricamente fatos de homens e mulheres, batendo o ferro, cortando os estofos etc.

Ha então, excepcionalmente, umas seis grandes lojas, um pouco mais á européa, do tamanho das nossas de uma só porta, onde se vende tudo como nos nossos bazares de antiguidades.

D'ellas tratarei em seguida, visto que, costumando terminar por uma nota alegre, é bem triste a observação que me acode á mente agora:

Se um povo trabalhador e productor como aquelle se acha sob o dominio de uma nação estrangeira, o que será o futuro de outro que, mais que tudo, só pensa em frivolidades e deixa a officina deserta para ir para a tourada?

Como a resposta é desanimadora!

Tracção electrica

Já está concluido, impresso e entregue ao sr. ministro das obras publicas o relatorio da commissão que foi encarregada de dar parecer sobre a influencia que a tracção electrica por cabo aéreo pôde ter no funcionamento das linhas telephonicas e telegraphicais.

Este trabalho, minuciosa e conscientemente feito pela commissão no Porto, em relação á parte da rede electrica alli construida, é applicavel, nas suas conclusões, a toda e qualquer outra installação do mesmo genero, e portanto altamente elucidativo para o que se projecta em Lisboa.

As conclusões da commissão são as seguintes:

1.^a que a accção da corrente electrica da actual linha de tracção do Porto sobre a rede telephonica se manifesta desde já pela producção de um novo efecto perturbador, que em algumas linhas d'esta rede dificulta notoriamente a transmissão telephonica, chegando por vezes a exceder todos os demais efectos nocivos e a impedir essa transmissão;

2.^a que pela extensão do actual sistema da tracção electrica a novas linhas de *tramways*, sobre tudo aquellas que atravessam as zonas centraes da cidade, em que são mais numerosos os postos telephonicos dos subscriptores da rede publica, deve esperar-se que as perturbações sejam de tal ordem que impossibilitem, ou pelo menos difficultem muito as conversações em grande numero das linhas telephonicas e embaracem a transmissão por todas elles, repetindo-se assim no Porto o que tem sucedido n'outras cidades em circunstancias identicas;

3.^a que o unico remedio efficaz até agora conhecido e adoptado para evitar estes inconvenientes do sistema de tracção electrica adoptado no Porto, é a reconstrucção com circuitos inteiramente metalicos, da totalidade ou de parte das redes telephonicas, conforme a extensão que tenha a mesma tracção electrica;

4.^a que são destituídas de fundamento, no grau e com a generalidade com que foram formuladas, as accusações da Companhia Carris de Ferro do Porto contra o serviço e as installações da «Anglo-portuguese Telephone Company»; mas, ainda mesmo que essas accusações fossem em parte justificadas, não teria de sofrer modificação alguma o parecer da commissão;

5.^a que a solução agora inventada por Siemens & Halske, e descripta na memoria apresentada á commissão pelo gerente da Companhia Carris de Ferro do Porto, não está ainda sancionada pela experiença, nem pôde, portanto, invalidar o parecer;

6.^a que a commissão, reconhecendo a exequibilidade de outros sistemas de tracção electrica de circuito inteiramente isolado, entende não ser missão do governo aconselhar a escolha de algum d'elles, mas simplesmente conceder ou negar approvação aos que lhe forem propostos, estabelecendo ao mesmo tempo as clausulas que a segurança publica e a das linhas telegraphicais e telephonicas exigem.

7.^a que as conclusões expostas não visam a resolução directa de qualquer questão de direito que possa suscitar-se em relação ás responsabilidades das empresas interessadas ou á satisfacção dos encargos inherentes a qualquer obra de reconstrucção exigível para segurança publica ou salvaguarda de legitimos interesses.

Estas conclusões, por engenheiros competentissimos, não veem senão confirmar o que aqui sempre dissémos: a tracção de *trolley* não se deve consentir no centro das cidades, por perigosa e perturbadora dos serviços publicos de transmissão da palavra ou da escripta; devendo juntar-se a estes inconvenientes o da destruição das canalizações subterraneas, impedimento da circulação, nas ruas, de vehiculos de certa altura, dificuldade de prestação de soccorros em casos de incendio e pessimo efecto dos postes, consolos e fios em ruas estreitas como as nossas.

Mas a Companhia Carris de Ferro de Lisboa tem grandiosas protecções officiaes; tão importantes que

certamente lê com um sorriso de desdem tudo que aqui temos escripto e toda a imprensa comosco — sobre o extraordinario desprezo dos interesses publicos com que a camara e o governo consentem o estabelecimento da tracção electrica *em toda a cidade* (!) e por 90 annos!

Nada nos incommodam esses desdens. Registamos aqui a nossa opinião e o futuro nos fará justiça.

Não combatemos a installação electrica nas linhas afastadas do centro da povoação; na dos Anjos a Lumiar, Bemfica e Areeiro; na de Santa Apolonia ao Poço do Bispo e seus prolongamentos, podendo ser um d'estes a ligação, pela estrada de circumvallação, com a linha do Areeiro; a de Alcantara a Ribamar mesmo, se quizerem.

Achamos, porém, exageradissimo o prazo da concessão.

O automobilismo está, pôde dizer-se, na sua puberdade: cresce cada dia, desenvolve-se; novas applicações aparecem e novos estudos são postos em prática.

Ninguem pôde dizer o resultado dos novos processos que aparecerão amanhã; e adoptar para toda a nossa vida, a de nossos filhos e netos um sistema já hoje em decadencia nos paizes mais adeantados, é um contrassenso que não pôde passar sem o nosso mais veemente protesto.

Lourenço Marques

O commissario regio de Moçambique, o sr. Mousinho de Albuquerque, promulgou a seguinte portaria:

«O ordenamento e o pagamento de todas as despesas do caminho de ferro de Lourenço Marques, inscriptas no seu orçamento ordinario, ficam a cargo da direcção respectiva.

As receitas cobradas serão arrecadadas na pagadoria da referida direcção.

O director não poderá nunca, sem expressa auctorização do governo, exceder qualquer das verbas especificadas no orçamento, nem transferir-as d'uns para outros capítulos, seccões ou titulos.

Os vencimentos de todo o pessoal do mesmo caminho de ferro serão processados em folhas, conforme os modelos adoptados para o pessoal assalariado.

A direcção fará entrar no cofre do distrito, no dia 5 de cada mez, as importancias do sello, direitos de mercê e de quaesquer outras deduccões feitas aos empregados, que devam reverter á fazenda nacional e referentes ao mez antecedente.

No primeiro dia util de cada mez, a começar em agosto do corrente anno, a direcção fará entregar no cofre do distrito o duodecimo correspondente ao mez anterior, calculado pela média do excesso da receita sobre as despesas ordinarias, inscriptas uma e outras no orçamento.

Dentro do primeiro trimestre immediato ao termo de cada anno economico, a direcção enviará ao tribunal de contas provincial o mappa da sua gerencia, documentando as despesas convenientemente; e ao governo um relatorio circumstanciado sobre a mesma gerencia.

Para a devida execução d'este decreto, o director do caminho de ferro modificará convenientemente a escripturação e a contabilidade.

O director do caminho de ferro continuará a ser auctorizado a nomear o pessoal assalariado, com excepção dos machinistas e fogueiros, e a admittir, em casos de urgente necessidade e nos limites dos respectivos quadros, todos os demais empregados; sujeitando taes no-

meações á approvação do governo, que as manterá ou não.»

Consta que o governo do Transvaal rejeitou a proposta que lhe fizera a Companhia Neerlandesa do caminho de ferro de Pretoria á fronteira portugueza, oferecendo nas suas tarifas uma reduccão de $12 \frac{1}{5} \%$ para as mercadorias ordinarias e de 20% para a de carvão, madeira e ferros, com a condicção d'aquele governo lhe prorrogar a concessão por mais 10 annos.

Esta resolução prejudica o nosso caminho de ferro.

Segundo o ultimo numero da *Africa Review*, o governo portuguez poz á disposição do governador de Lourenço Marques os fundos necessarios para os melhoramentos no caminho de ferro e desenvolvimento da sua rede.

Já ali estão sendo esperadas novas locomotivas de maior força e tambem se aguarda novo e melhor material circulante.

Espera-se que em quatro meses esteja aquella linha em condições de satisfazer todas as necessidades.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista Mascaró, para cegos e videntes. A este sympathico hespanhol que ha muitos annos se installou entre nós, fazendo do ensino dos cegos mais que um modo de vida, um verdadeiro sacerdocio, se deve a prodigiosa invenção da escripta que se torna commum aos cegos e aos que não o são, verdadeira e benemerita descoberta que offerece todas as vantagens da clareza e da utilidade.

Na infatigavel propaganda do seu excellente methodo o sr. Mascaró publicou agora, sempre nos caracteres especiaes de sua invenção, um appello á «Liga francesa do ensino», a M.^{me} e M.^{de} Faure e a todos que se dedicam ao ensino dos infelizes cegos, para que aquele methodo seja adoptado pelas vantagens que elle offerece de permittir que os videntes possam ler a mesma pagina em conjunto com os cegos.

Pelo nosso parecer todos deviam proteger esta notável iniciativa d'aquele apostolo do bem, verdadeiro benemerito a quem os infelizes tanto devem.

A campanha dos Namaraes. — *Relatorios do sr. Mousinho de Albuquerque.* — Quanto pôde haver de interessante, n'este genero, encontra-se n'estes notaveis relatorios em que transparece o vigor do corajoso militar que os firma, o mesmo que dirigiu, na sua maior parte, os combates que alli se descrevem, conquistando aquellas victorias que nos enchem de orgulho.

Um precioso livro que um pae deve guardar cuidadosamente no seu archivo para o legar a seus filhos, se alguma cousa restar no futuro d'este sentimento delicioso que se chama amor da patria.

Vocabulaire technique des chemins de fer, por Lucien Serraillier. — Este nosso estimavel collega, um dos redactores do *Railway-News*, de Londres, acaba de publicar este livro de uma grande utilidade para a traducção, de frances em inglez ou americano, ou vice-versa, dos termos technicos de caminhos de ferro em tudo que diz respeito tanto á sua construccion como á exploração, material circulante, administração, etc.

A tecnologia ferro-viaria é, na sua maior parte, de invenção recente, e cada paiz a adoptou sob sua base, segundo as necessidades e applicações das diferentes partes que constituem o todo de um caminho de ferro.

Esta nomenclatura dando, por um methodo facil, a

correspondencia entre os termos usados em tres paizes dos que mais teem adeantado n'esta industria, constitue pois um livro muito util para os engenheiros, professores, empregados superiores de vias ferreas e quaequer estudiosos d'esta especialidade.

A edição, primorosa e bem cartonada, é da casa Whitaker & C.º, 2 White Hart Street, London E. C.

Biblioteca del viajero. — O nosso amigo D. Enrique de la Torre, auctor do *Anuario de ferro carreiras*, de Hespanha, e empregado superior do serviço do Trasiego da companhia do norte, associado com outro collega, começou a publicar esta bibliotheca que, sem duvida, é um livrinho muito necessario a todos que viajam, por conter todas as indicações sobre os direitos e deveres dos passageiros em relação ao caminho de ferro, e d'este para com aquelles, conselhos, preceitos hygienicos, noticia sobre viagens circulatorias, bilhetes de assignatura, estações de aguas mineraes e por ultimo uma escolhida collecção de anecdotas e poesias jocosas para desenfastiar durante a viagem.

Tudo isto por 75 centimos é barato. A venda faz-se na administração, Corredora Alta, 6, em Madrid, e em todas as estações.

Relatorio e contas da gerencia do asylo Maria Pia, nos annos de 1884 a 1894. — Historia os factos mais principaes d'este periodo de dez annos de vida d'aquelle estabelecimento.

Boletim da direcção geral de agricultura, monographia do concelho do Barreiro, pelo agronomo sr. Eugenio de Freitas Bandeira de Mello. Descreve aquelle concelho, sua geologia, hydrographia, orographia, população, propriedade industrial e agricola, producção, etc.

Jornal Horticolo-Agricola. — Publicou-se o n.º 8 d'esta interessante revista dedicada ás culturas que lhe dão o nome, sendo portanto uma útil publicação.

O sumario é o seguinte: — *Violeta Victoria Regina*, por J. Monteiro da Costa. — *Petunias dobradas*, por Balthazar A. de F. de M. e Andrade. — *O congresso agricola*, por Antonio M. Borges de Araujo. — *Atravez Campos e Jardins*, por Duarte de Oliveira. — *Calendario apicola*, por Eduardo Sequeira. — *Vinicultura: A concentração dos mostos*, por L. J. V. — *A arte de desenhar jardins*, por M. M. — *Indicacões uteis: Conservação das flores*. — *Chronica: Representação da Real Associação Central de Agricultura Portugueza*. — *Iris Kämpferi*. — *Tratamento do Black-Rot*. — *As andorinhas, serviços que prestam á agricultura*. — *Secia amarella d'ouro*. — *Meio facil de reproduzir o Asparagus plumosus*. — *A cultura aquatica da Canna indica*. — *Uma nova planta tannifera*. — *Enxerto dos botões de fructos da Pereira*. — *Um livro util*.

A assignatura custa apenas 500 réis por anno.

As cinco grandes companhias francesas

Julgamos de actualidade e altamente curiosos os seguintes dados estatisticos dos cinco colossos ferroviarios franceses, que põem em evidencia com toda a clareza a situação em que se encontram.

A conta do primeiro estabelecimento em 31 de dezembro era:

	Em 1896	Em 1895
Paris-Leão-Mediterraneo..... fr.	4.550.738.820	4.522.523.932
Orleans..... "	2.188.015.206	2.173.786.486
Este..... "	1.990.457.108	1.981.211.696
Oeste..... "	1.804.526.367	1.783.099.471
Meiodia..... "	1.269.950.094	1.233.698.108

D'um para outro anno, os recursos realizados foram obtidos pela emissão de obrigações de 3 e de 2 1/2 %, na seguinte quantidade:

P.-L.-M	64.206	ao preço médio de 470	fr.
Orleans	24.808 (2 1/2 %)	"	de 441.40 "
Este	7.113	"	de 470.46 "
Oeste	38.647	"	de 472.345 "
Meiodia	58.920	"	de 468.74 "

Todas as companhias adoptaram desde dezembro de 1895 um typo unico de obrigações, as de 2 1/2 %, o que demonstra uma nova phase no seu credito.

Pelo que toca á exploração, consignam os relatorios no fim de 1896:

Extensão por kilometros e linhas

P.-L.-M	8.627 (rêde francesa)
Orleans	6.775
Este	4.833
Oeste	5.534
Meiodia	3.236

o que representa uma diferença muito diminuta sobre o anno anterior, se exceptuarmos a Companhia de Oeste, que abriu á exploração 169 kil. de novas linhas.

Balanço da receita e despesa

	Receita	Despesa	Liquido
P.-L.-M	fr. 386.002.435	172.785.682	213.216.453
Orleans	" 194.050.196	92.757.577	101.292.619
Este	" 160.942.502	97.317.239	63.625.263
Oeste	" 168.288.155	101.312.207	66.975.948
Meiodia	" 98.227.314	48.305.893	49.921.421

A receita aumentou em todas as linhas, e a despesa aumentou tambem nas de P. L.-M., Orleans e Oeste.

No transporte de mercadorias, a Companhia d'Orleans excedeu em 94 milhões a rête principal, apesar de uma sensivel diminuição no transporte dos vinhos.

Transporte de passageiros — Numero :

	1896	1895
P.-L.-M.....	58.889.195	56.915.537
Orleans	31.082.474	29.950.278
Este	56.998.446	54.522.917
Oeste	87.722.840	84.600.648
Meiodia	18.261.388	18.145.566

Transporte de passageiros — Receita :

	1896	1895
P.-L.-M.....	fr. 117.667.417	112.422.021
Orleans	" 55.746.800	54.684.689
Este	" 53.267.188	50.952.273
Oeste	" 73.518.070	70.778.209
Meiodia	" 35.934.450	36.091.608

Assembléa geral da Companhia de Salamanca

Realizou-se no dia 23, no Porto, a assembléa dos accionistas da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares para, em continuação da sessão suspensa em 21 de julho, apreciarem e resolvrem sobre a proposta de arrendamento das linhas do Minho e Douro, apresentada ultimamente ao parlamento.

Depois de algumas observações sobre a pendencia com o governo hespanhol, o sr. presidente pôz em discussão a proposta de arrendamento das linhas férreas do Minho e Douro.

O sr. Vieira de Castro apreciou largamente a proposta de lei do sr. ministro, e, conjuntamente, o parecer da commissão da camara dos srs. deputados, declarando que este ultimo o tranquilizará, até certo ponto, dos sobresaltos que lhe causará o primeiro. Posto de parte o pensamento da Companhia das Docas ir ao concurso para o arrendamento, em consequencia da sua situação melindrosa, mostra os perigos que pôdem advir para aquella da circumstancia da rête ferro-viaria do Minho e Douro cahir nas mãos de qualquer entidade

poderosa que tenha já no paiz a exploração de caminhos de ferro.

O sr. dr. Joaquim Urbano refere que, a ser convertida em lei a proposta alludida, serão enormes os perigos para a existencia da Companhia. Manda em seguida para a mesa uma proposta com largos considerandos justificativos, concluindo: 1.º que se represente ás camaras contra o alludido projecto de lei; 2.º que se procure interessar na questão as corporações commerciaes, industriaes e agricolas, a fim d'ellas secundarem o intento da Companhia.

Fez depois extensas considerações para demonstrar os perigos que necessariamente hão de resultar da aprovação d'essa providencia para a Companhia, pela construcção do ramal da Alfandega a Leixões, exploração d'este porto, do estabelecimento de *warrants*, etc.

O sr. Kendall foi de opinião que, vivendo a Companhia mais ou menos na dependencia do governo, lhe parece um tanto perigoso seguir o caminho indicado na proposta do sr. Urbano. Declara parecer-lhe mais prudente recomendar-se ao presidente do conselho de administração, que é tambem o relator da comissão de fazenda, e ao sr. conselheiro Ressano Garcia, que façam acautellar tudo quanto ficou providenciado no decreto de 5 de abril de 1892. De resto, é sua convicção que a proposta de arrendamento está, por enquanto, abandonada.

O sr. Julio Pinto apoiou estas ideias e por ultimo, e depois de varia discussão, resolveu-se que o conselho de administração fique incumbido de fazer uma exposição ao sr. ministro da fazenda.

Linhos africanas

Foi publicada uma portaria aprovando o contracto entre a Companhia de Moçambique e o engenheiro Porcheron, para a construcção de um caminho de ferro entre a Beira e Lacerdonia, podendo prolongar-se na direcção de Tete.

Na portaria ressalvam-se os direitos que tem a Companhia do caminho de ferro do Pungue, quanto ao estabelecimento de linhas férreas paralelas n'uma zona de 100 kilómetros.

— Está ultimada a construcção do caminho de ferro da Beira até Macequece (ponto *terminus*), podendo já funcionar o transporte de mercadorias, o que brevemente começará.

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

São convidados os srs. accionistas a reunir extraordinariamente no dia 22 de setembro proximo futuro, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49, para tratar do prolongamento da linha até Malange, e outros assumptos.

Porto, 13 de agosto de 1897.—O primeiro secretario da assembléa geral, *Jorge Pinto da Silva*.

Companhia Portugueza Hygiene

A assembléa geral d'esta companhia é convocada a reunir em sessão ordinaria no dia 10 de setembro de 1897, pelas 7 e meia horas da noite, na rua Aurea n.º 100, 2.º andar, a fim de dar cumprimento ao art. 12.º dos estatutos.

Lisboa, 27 de agosto de 1897.—O secretario da assembléa geral, *José Martinho da Silva Guimaraes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1897.

Devem encerrar-se hoje os trabalhos parlamentares. Ao contrario do que se esperava e do que era para desejar, ficaram addiadas quasi todas as propostas de fezenda, incluindo a dos tabacos, sobre a qual se levantou animada discussão, de que resultou levantar-se uma questão de alguma importancia — a da forma de liquidação das contas da companhia. Sustentam uns, apoiados na opinião e no parecer de praticos de escripturação, que a companhia dos tabacos já tem lucros a partilhar com o governo e que as contas estão mal feitas. Asseguram outros que as contas estão em boa e devida forma, e que as receitas não excederam ainda, deduzidas as despesas e encargos inherentes á exploração do exclusivo, o limite sobre o qual a partilha seria obrigatoria. A companhia, já se vê, é d'esta ultima opinião, e o caso vae ser sujeito a arbitramento.

Parece que a principal causa d'esta divergência está no facto de se incluirem como encargos a saldar pelo estado despesas que, derivando do proprio contracto e figurando n'ele como condição da concessão do exclusivo, serviram de base para o calculo da renda a pagar ao estado, renda que foi proporcionalmente reduzida, attendendo a essa circunstancia. Os que defendem o parecer de que já ha margem para lucros, entendem que taes encargos devem ser exclusivos para a companhia, visto que elles entraram já em linha de conta para a fixação da renda. Como a decisão d'este pleito pôde influir poderosamente nos calculos a fazer, para base do novo contracto, foi o projecto addiado até que se conheça a opinião dos arbitros, que provavelmente se não fará esperar muito, visto que se diz que haverá sessão extraordinaria das côrtes em novembro proximo, para discutir e votar os projectos pendentes.

O nosso mercado monetario continuou bastante agitado, sobretudo por causa das restricções postas aos descontos, a pretexto de se conhecerem as forças da nossa praça. Parece que os resultados foram satisfactorios, verificando-se que a especulação mercantil quasi que não existe, limitando-se todos aos proprios recursos. Appareceu algum papel proveniente do negocio dos cereaes. No respectivo mercado este negocio esteve um pouco mais equilibrado na ultima semana, regulando as compras feitas pelos moageiros a 6¹/₂500 réis por 100 kilos, mais 300 réis do que a média da tabella de preços. A respeito da questão dos cereaes, apresentou na camara dos deputados o sr. conselheiro Marianno de Carvalho um projecto de lei, que não chegou a ter parecer, mas que realmente merece ser estudado attentamente, porque, quanto a nós, encerra disposições muito aceitaveis, resolvendo, em grande parte, o problema ligado á questão dos trigos.

O mercado dos cambios foi sensivelmente impressionado com as discussões havidas sobre os tabacos. Depois o facto de não haver instantes e avultadas necessidades a satisfazer, fez com que os cambios enfraquecessem, mas a affluencia de papel para desconto forçou a realização do cheque s/Londres a 36¹/₈, 36³/₁₆ e 36¹/₄. No fim da semana, porém, a oscillação foi maior, realizando-se a 36¹/₈, 36¹/₁₆, 36, 35⁷/₈ e 35³/₄. As letras sobre Londres (90 d.) regularam de 36¹/₂ a 35¹⁵/₁₆. O cambio sobre Paris regulou de 791 a 799. As inscrições oscillaram bastante, regulando as de assentamento a 33,72, 33,70, 33,60, 33,54, 33,50, 33,40, 33,32, 33,31 e as de coupon a 33,60, 33,45 a 33,35. As obrigações prediaes 6% cotaram-se a 95¹/₂500 réis, assentamento, faltando coupons, e as de 5%, assentamento, a 93¹/₂000 réis. As acções e bancos regularam: Banco de Portugal a 121¹/₂000 réis, Commercial de Lisboa a réis 115¹/₂000, Lisboa & Açores a 115¹/₂000, Nacional Ultramarino a 85¹/₂500 réis. As obrigações Loanda-Ambaca cotaram-se a 84¹/₂500 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 ¹ / ₁₆	36	Desconto no Banco de Portugal.	5 ¹ / ₂ 0%
" cheque ..	35 ¹⁵ / ₁₆	35 ⁷ / ₈	No mercado.....	5 ¹ / ₂ 0%
Paris 90 d/v.....	797	798	Agio Buenos Ayres	185
" cheque	799	800	Cambio Brazil... .	8
Berlim 90 d/v.....	322	324	Premio libra.....	2 ¹ / ₂ 100
" cheque.....	327	329		
Francfort 90 d/v...	322 ¹ / ₂	324 ¹ / ₂		
" cheque	327 ¹ / ₂	329 ¹ / ₂		
Madrid cheque.....	1 ¹ / ₂ 010	1 ¹ / ₂ 020		

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscrições assent...	33,57	33,53	33,50	33,50	33,49	33,40	33,25	33,80	33,50	33,40	33,31	33,24	33,25	33,45
» coupon....	-	33,62	33,64	33,60	33,60	33,51	33,35	33,65	33,52	33,45	33,30	-	-	-
Obrig. 4% 1888.....	-	45.300	-	-	45.200	-	45.100	-	-	-	-	45.050	-	-
» 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon....	42.000	-	41.900	-	-	41.500	-	-	-	41.800	-	41.600	-	-
» 4% 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent....	-	46.300	46.200	-	-	46.300	46.300	-	-	-	-	46.200	-	46.300
» 4 1/2% coup. int....	-	-	-	46.500	46.500	46.300	-	-	46.500	46.500	-	46.500	-	46.300
» 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	121.800	121.800	-	121.900	-	121.800	-	-	121.800	121.800	121.700	121.800	-	121.800
» » Commercial....	-	115.500	-	-	115.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino...	-	88.000	-	87.800	87.500	87.200	-	86.700	-	85.300	85.600	-	86.700	-
» Tabacos coupon....	78.500	-	79.400	79.500	80.000	80.000	80.000	80.000	80.500	81.000	80.000	-	-	-
» Comp. Real....	-	-	-	-	-	-	11.000	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	94.600	-	-	-	-	94.900	95.000	-	-	95.500	95.600	-	95.600	96.000
» » 5%.....	-	-	-	-	92.500	-	-	93.000	93.000	93.000	93.000	-	93.000	93.000
» Comp. Real 3% 1.º grau	-	-	-	70.500	70.500	-	70.500	70.500	70.500	70.000	-	-	-	-
» » 2.º grau	-	-	-	-	-	12.600	12.500	-	12.600	-	12.500	12.600	12.600	-
» C. Nacional....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa....	-	-	-	84.400	84.500	-	-	84.500	84.400	-	84.100	-	-	84.200
Paris: 3% portuguez....	-	22,20	-	21,90	22	-	21,90	21,85	22	21,90	-	22,10	-	22
Acções Comp. Real....	-	-	-	45	-	45	-	45	-	45	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	20	20	-	18,25	18,25	19,75	-	19,75	-	18,25	19	19,50	19,75	19,50
» Norte de Hespanha...	77,50	77,50	77,50	78,50	78	-	77	78	79,50	78,50	77	-	-	-
» Mad. Zaragoza....	130	130	130	130	132	129	130	-	130,75	130	131	-	-	-
» Andaluzes....	-	60	60	-	62	-	62	64,50	-	-	65	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau)....	263,50	264	264	262	262	261	261	260	260	261	262	262	262	262
» » (2.º »)....	46,25	46,50	46,50	46,25	46	46	46	47	-	46,25	-	-	47	47
» » (antigas)....	-	120	120	-	121	121	-	121	121	121	121	-	121	121
» C. Beira Alta....	65	65	65	-	65	65	65,50	65	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres....	61,50	62	61,50	60	61	62	-	60	-	60	-	60	60	60
» N. Hesp. (1.º hyp.)....	223	223	222	222,50	222	222	221	221	222	-	222,50	-	-	-
London: 3% portuguez....	22	22	22	22	22	21,87	21,35	21,87	21,87	21,87	21,87	21,87	22	22
Obrig. Atravez Africa....	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	65
Amsterdam: Atravez Africa....	-	63,12	63,12	63,37	-	-	-	-	63,37	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometr.	Kil.	Totaes	Kilometr.	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL	de 1 a 31 de Agosto	693	Réis 75:890.000	Réis 109.5,9	693	Réis 72:435.196	Réis 104.526	Réis 1.818:310.000	Réis 1.743:579.007	Réis 74:730.993	Réis -		
Antiga rede	30 de Junho a 12 de Julho	»	Réis 80:615.000	Réis 116.327	»	Réis 78:295.725	Réis 112.980	Réis 1.898:925.000	Réis 1.821:874.732	Réis 77:050.268	Réis -		
enova não garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede	30 de Junho a 12 de Julho	380	Réis 9:554.000	Réis 25.142	380	Réis 9:129.804	Réis 24.025	Réis 212:261.000	Réis 208:773.993	Réis 3:487.007	Réis -		
garantida.	-	-	»	9:363.000	24.639	»	10:012.275	26.348	221:624.000	218:786.268	2:837.732	-	-
Sul e Sueste...	16 de Julho a 22 de Agosto	475	Réis 16:560.220	Réis 34.863	475	Réis 15:563.870	Réis 32.766	Réis 415:261.580	Réis 395:321.855	Réis 19:739.725	Réis -		
	23 de Agosto a 29 de Setembro	»	Réis 18:682.160	Réis 39.330	»	Réis 15:909.080	Réis 33.492	Réis 433:943.740	Réis 411:430.935	Réis 22:512.805	Réis -		
Minho e Douro.	30 de Junho a 5 de Julho	»	Réis 18:955.070	Réis 39.905	»	Réis 17:057.270	Réis 35.910	Réis 452:898.810	Réis 428:488.205	Réis 24:410.605	Réis -		
	23 de Julho a 29 de Agosto	353	Réis 24:744.820	Réis 70.098	353	Réis 20:990.826	Réis 59.464	Réis 320:024.060	Réis 326:795.444	Réis -	Réis 6.771.384	Réis -	
Beira Alta....	30 de Junho a 6 de Julho	»	Réis 20:975.786	Réis 59.421	»	Réis 18:831.663	Réis 53.347	Réis 340:999.846	Réis 345:627.107	Réis -	Réis 4.627.264	Réis -	
	7 de Julho a 13 de Agosto	»	Réis 20:029.269</td										

Emprego de tentos como bilhetes de assignatura

Na Australia está em uso o emprego de tentos ou senhas de metal para servirem como bilhetes de assignatura, principalmente nas linhas férreas de Queensland e da Nova Galles do Sul. Estas senhas são de tão limitadas dimensões que podem utilizar-se como berloques na cadeia do relogio.

As primeiras senhas foram postas em pratica na linha local de Sidney em 1880 e a sua validade era de tres meses. Para a 1.^a classe eram de ouro ou de prata, á escolha do assignante, e para a 2.^a de cobre, e eram por estes adquiridas mediante um deposito prévio de 37,50 fr. para as de ouro, 6,25 fr. para as de prata e 3,10 fr. para as de cobre. Eram de forma elliptica e tinham gravado o nome das estações do contracto, data do mesmo e o nome do assignante.

Em 1885, era o systema inaugurado na estação de Sidney-Hurstville da linha South-Coast, e hoje está mesmo ampliado ao serviço das grandes rôdes de viação accelerada.

Nomes difficeis

O *Echo des Touristes* publica um curioso fragmento de conversação ouvida no Paiz de Galles, entre um viajante e uma pastora, dando-nos a medida da complicada construccion dos nomes n'aquelle ponto da Inglaterra.

O viajante. — Bom dia, pequena. Qual é a altura d'esta montanha?

A pastora. — 3.560 pés. Menos 8 pés que a Snowdon Fawr.

V. — De quem são esses carneiros?

P. — São do sr. Goronwz Cadwaladr Gryffydd.

V. — Que bonito nome! E onde mora esse senhor?

P. — Em Tré'rgeifrwyltton.

V. — Tambem é bonito o nome da terra! Ora digame: tem perdido muitos d'esses carneiros?

P. — Nem por isso; o anno passado é que cairam cinco no Nanterchyclogwyncoch e morreram.

V. — Com effeito, a queda deve ter sido terrivel... Que lago é aquelle que d'aqui se avista?

V. — E' o Llynlle'rillyfnwygwrdd.

V. — Que bella collecção de nomes!... Já saiu alguma vez d'este paiz?

P. — Só fui uma vez á ilha de Anglesea, meu senhor. Estive com meu irmão e minha irmã em Llauerchymeddymmondo e depois fui vêr Creigiau Crugyll e voltei a Llanfairmathafarneithaf; em seguida...

P. — Perdão, deixe-me respirar por um momento... Ah!... Agora pôde continuar.

P. — Em seguida, meu irmão foi obrigado a voltar por Chwarel Caerbachycafñ e minha irmã por Trerhianod Llannaelhaiarn, mas no regresso somos vêr a ermida na margem da ribeira, uma ermida deliciosa...

V. — Onde fica essa ermida?

P. — Fica situada na região de Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlltysiliogogogoch.

V. — Uf!... Obrigado, obrigado!... Estou satisfeito!

D'estes exercícios de glotologia encontram-se exemplos notaveis em todas as linguas do norte que não teem por base o latim ou o grego.

O titulo de uma companhia de vapores que faz escala no nosso porto é um razoavel exemplo d'isso: — Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrtsgesellschaft, devemos concordar que não é mau.

LINHAS PORTUGUEZAS

Tremvia em Setubal. — A camara municipal d'esta cidade acaba de fazer ao sr. José Julio Junqueiro a concessão para o assentamento e exploração de uma linha férrea do systema americano entre a estação do caminho de ferro e o centro da cidade.

É um melhoramento que ha muito desejavamos ver feito, e bom seria que a nova linha se prolongasse por diferentes ruas e pela margem do Sado, facilitando ao publico poder visitar a risonha patria de Bocage.

Do Seixal a Cezimbra. — Foi requerida pelo sr. D. Alexandre Saldanha da Gama a concessão de uma linha de via reduzida entre estes dois pontos.

Estação de Belem. — Vae passar esta estação a fazer serviço de pequena velocidade nas mesmas condições das outras do ramal de Cascaes que tem este serviço estabelecido com certas restricções.

E' uma providencia equitativa e que decreto será recebida com muito agrado pelos moradores de Belem, que excepcionalmente não fruiam beneficio congenere ao de outras estações proximas.

Carris de ferro do Porto. — Tem estado em Lisboa o nosso amigo sr. Vieira de Castro, director d'esta companhia, tratando da concessão para o alargamento da tracção electrica a todas as linhas do Porto.

A companhia fica obrigada, nos termos da concessão, a reparar quaesquer avarias que produza na rede telefonica.

A portaria de approvação deve ter sido hoje assinada.

Ascensores e tremvias em Cintra. — O nosso querido amigo e collaborador, o sr. engenheiro Raul Mesnier, de sociedade com o sr. Sertorio Corte Real, pediu á camara municipal de Cintra o exclusivo, por 99 annos, da construccion e exploração dos diferentes processos de viação, em todo o concelho, taes como tremvias animaes, caminho de ferro de via reduzida, caminhos de ferro para fortes rampas, de locomotivas e cremalheiras, funiculares bis-automotores, tremvias-cabos, funiculares aéreos, etc.

A camara ainda nada resolveu com referencia ao pedido, que representa um importantissimo melhoramento para a terra.

Temol-o aqui dito, e quanto mais alli vamos mais nos convencemos de que áquelle deliciosa montanha estão fazendo enorme falta serviços de viação que, económica e commodamente, levem o publico a admirar-lhe as numerosas bellezas.

Trens a 2, 3 e 5.000 réis eram muito proprios quando Cintra só era visitada pelos ricos. Hoje que o caminho de ferro a pôz ao alcance de todos, a carestia da viação lá é um prejuizo para a localidade.

LINHAS HESPAÑOLAS

Malaga a Sevilha. — Estão inteiramente concluidos os estudos de que uma commissão de engenheiros estava encarregada para a execução do projecto de um caminho de ferro entre estas duas cidades.

La Robla a Valmaseda. — Deve entrar n'um periodo de maior prosperidade esta linha, attendendo á recente exploração de algumas minas novas situadas em pontos servidos pelo caminho de ferro, e á installação proxima de fornos de coke e lavadouros de carvão a que vae proceder a Companhia das Minas de Sabero.

Calatayud a Teruel e Sagunto. — Foram aprovados os projectos d'edificios para passageiros e mercadorias nas linhas d'este caminho de ferro.

Tremvias de Barcelona. — Foi concedida a esta Companhia autorização para a mudança da sua exploração em systema electrico de cabo aéreo e corrente contínua de 500 volts, maxima tensão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BELGICA

Presiste-se na ideia da suppressão da 1.ª classe nas linhas do Estado, sob a allegação de que esta classe de veículos representa para o tesouro uma perda considerável. A prova experimental realizou-se na linha de Charleroi, e parece ter sido muito satisfactoria, apesar d'esta linha ser muito frequentada por mineiros, cuja compaia não é das mais agradaveis. Em vista do resultado obtido, vão generalizar-se as experiências em outras linhas.

SUISSA

Vae começar em breve a construcção d'um caminho de ferro electrico em Görnergrat. A linha terá dez kilometros de extensão com uma rampa de 20%, e irá até a geleia do planalto superior, na altitude de 3.020 metros, o ponto mais elevado que até hoje teem atingido as linhas férreas na Europa.

BULGARIA

Foram inaugurados solememente no dia 16 os trabalhos de construcção do novo caminho de ferro Rustchuk-Tirnova. Entre a imprensa e o principe d'esta nação, que presidia á solemnidade, trocaram-se affectuosos brindes pela prosperidade do commercio e da industria bulgaros.

ITALIA

Proseguem activamente os esforços para a conclusão do tratado entre a Sociedade geral belga de caminhos de ferro e o ministerio das obras publicas italiano para a construcção d'uma nova rede ferroviaria de sistema reduzido, partindo de Brate e terminando em Barge, onde deverá ligar com o ramal de Barge-Pinerolo.

BRAZIL

Segundo refere o *Times*, a sentença do Supremo Tribunal do Rio de Janeiro, que ordenou a liquidação da companhia Leopoldina, produziu nos centros commerciaes d'aquele paiz uma impressão agradável, por n'ella se permitir a reconstituição da companhia, sendo geralmente acreditado que se fará qualquer transacção sobre ella na Europa, ficando o governo habilitado a satisfazer integralmente as actuaes obrigações e o coupon de janeiro.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assembléa geral dos accionistas de 19 de julho de 1897.

Primeira parte

Material e Tracção
(Continuado do n.º 232)

Os mappas annexos a este relatorio mostram todas as particularidades com respeito a este serviço, que foi dos mais satisfactorios.

As despesas totaes elevam-se a..... 539.657 \$ 788
em vez de, em 1895..... 556.543 \$ 046
ou seja menos em 1896..... 16.885 \$ 258

apesar do aumento de percurso de 340.682 trens-kilometros.

A dupla tracção foi ainda mais reduzida n'este anno. O percurso total (segunda machina) foi de 20.508 kilometros, em vez de 53.770 em 1895 e 188.938 em 1894. Poderá mesmo obter-se maior reducção fazendo o reforço com a machina na cauda do comboio ao sahir de Campolide, o que foi pedido e auctorizado pela Direcção Fiscal do Governo.

Suprimiu-se o deposito de machinas nas Caldas da Rainha, e foi reforçado o de Alfarellos que, em razão da sua situação, torna a exploração mais economica.

Nas officinas provisoriamente estabelecidas concluiram-se as numerosas reparações no material circulante e motor, de modo que houvesse um numero de machinas disponiveis e em bom estado, superior ao do ultimo anno.

As diversas modificações no material circulante, e particularmente a transformação das antigas carruagens de 2.ª classe em grandes carruagens de 3.ª classe de 100 logares, puderam suprir nos dias de affluencia, dentro de certos limites, a insuficiencia do nosso material circulante.

Conseguimos concluir com bom resultado as machinas n.ºs 110 e 117, a cujo começo de construcção nos referimos no relatorio do anno passado. Estas machinas, experimentadas e aprovadas pela Fiscalização do Governo, dão honra ao trabalho nacional.

Junto aos depositos de Campolide, de Castello Branco e do Entroncamento estabeleceram-se, com bom resultado, pequenas officinas com motor e tornos. Na officina do Entroncamento montou-se um torno de rodas. A mesma machina que serve para a producção da luz electrica é de dia aproveitada para o funcionamento da officina. Em Alcantara estabeleceu-se uma pequena officina com motor, para wagons.

O serviço de tracção teve que fazer importante despesa na alimentação das caldeiras com transportes de agua, em razão da excepcional secca de 1896, anno em que se exauriram poços e fontes onde nunca faltaria a agua.

O preço do carvão foi de 4\$859 réis por tonelada ingleza de 1.016 kilogrammas, posto em pilha nos depositos. O consumo dos miudos aumentou 10 por cento desde o ultimo anno e continuará este consumo porque é importantissimo para a economia do serviço.

Tentou-se uma experiência interessante:

A companhia possue duas series de machinas, sendo as ultimas compradas de sistema *compound* de dois cylindros deseguaes; este tipo de machinas não é apropriado ao serviço a que esta destinado. Na machina n.º 83 foi substituido o cylindro maior, que estava inutilizado, por outro igual ao menor; ficou portanto transformada em machina ordinaria, dando melhor resultado que anteriormente. Reboca agora, com o mesmo consumo, mais 50 toneladas. — Esta medida será extensiva ás outras machinas.

As nossas officinas que tiverem executar grandes reparações afim de melhorar o estado do material circulante.

As despesas de conservação (mão d'obra) foram:

em 1894.....	240.990 \$ 936
em 1895.....	210.602 \$ 042
em 1896.....	161.032 \$ 914

com quanto a intensidade da producção tivesse aumentado.

Alguns numeros darão mais completa ideia dos resultados obtidos n'este serviço.

As machinas saídas das officinas de grande reparação, submetidas ás experiências da Fiscalização do Governo e aprovadas para o serviço foram em

1894.....	22
1895.....	28
1896.....	54
e desde janeiro de 1897 até fim de maio...	35

As experiências de caldeiras feitas oficialmente foram em

1894.....	22
1895.....	30
1896.....	43
e desde o 1.º de janeiro de 1897 até fim de maio.....	35

Estes numeros mostram que a actividade nas nossas officinas e depositos tem ido sempre em aumento.

Os mappas juntos demonstram que o mesmo acontece com o que respeita a carruagens e wagons.

Despesa

O mappa geral da exploração manifesta que as despesas de 1896, em que se incluem, no custo dos fornecimentos, as diferenças dos cambios médios mensaes, escripturadas, como se vê, segundo a mesma norma que as de 1895 e perfeitamente comparaveis, baixaram, ainda assim, 13.746 \$ 388 réis. A mais stricta economia continuou, pois, a ser a regra absoluta em todos os serviços.

Os rendimentos do anno de 1896 e apesar mesmo das diferenças cambiaes de que adeante nos ocuparemos, permittiram ao Conselho de Administração melhorar a situação de diversos empregados e, á falta de providencias geraes, que os ditos prejuizos de cambios não consentiram que fossem postas em practica na remodelação de todos os vencimentos, foi só no dos empregados menores que a melhoria se realizou. Ainda assim, em escala geral modesta, quantia superior a vinte contos de réis foi repartida entre 1.400 empregados, subalternos — agulheiros, guardas de linha e das passagens de nível. Tambem foi resolvido que todos os empregados dos escriptorios dos diversos serviços centraes, que, no dia 31 de dezembro de 1896, contassem quatro e meio annos ou mais de bom e effectivo serviço, que n'esse periodo não tivessem tido augmento de vencimento por qualquer titulo e que o seu vencimento fosse de 30.000 réis mensaes ou inferior a essa quantia, tivessem um augmento de retribuição de 5.000 réis por mez.

E' aqui logar para agradecer a todos os nossos empregados das diversas categorias a dedicação de que teem dado prova, e que nos permittiu fazer a exploração com geral aplauso do publico.

Segunda Parte

Conta d'estabelecimento

Nenhuma alteração foi feita n'este anno na arrumação geral das verbas que constituem esta conta: mantivemos, como não podia deixar de ser, o que foi aprovado com o nosso relatorio da

gerencia de 1895. A diferença, porém, de réis 21:823\$756 para mais que se encontra na conta de estabelecimento no nosso balanço em 31 de dezembro de 1896, provém das operações do ultimo exercício, e explica-se circunstancialmente nos termos seguintes :

1.º Estabelecimento.

Saldo em 31 de dezembro de 1895	57.508:426\$812
Saldo em 31 de dezembro de 1896	57.517:692\$653
Augmento em 1896	9:265\$841

que provém de despesas para reconstituição da Companhia, efectuadas durante o exercício de 1896.....

mas deduzindo :	16:220\$474
a quantia recebida do advogado Courtot—sequestro do letigio Marchand.....	6:954\$633

veremos o augmento acima indicado....

2.º Bens proprios com applicação especial.

Saldo em 31 de dezembro de 1895	2.536:355\$074
Saldo em 31 de dezembro de 1896	2.535:355\$074
Diminuição em 1896	1:000\$000

que é o preço da venda, que estava em conta provisória, de terrenos conquistados ao Tejo junto à Junqueira.

3.º Mobilia, utensilios e ferramentas.

Saldo em 31 de dezembro de 1895	476:261\$829
Saldo em 31 de dezembro de 1896	479:764\$486
Augmento em 1896	3:502\$657

resultado da aquisição de mobiliario e utensilios feita durante o exercício de 1896, pelos diferentes serviços da Companhia.

4.º Material circulante.

Saldo em 31 de dezembro de 1895.....	3.105:721\$787
Saldo em 31 de dezembro de 1896.....	2.763:515\$146
Diminuição em 1896.....	432:206\$641

Diferença entre o valor por que estava anteriormente escripturado o material e o seu valor de inventario em 31 de dezembro de 1896..... deduzindo :

Custo das machinas 110 e 117, construidas em 1896, nas officinas.....	12:655\$238
Diminuição supra citada.....	432:206\$641

5.º Diferença entre o valor nominal e o escripturado nas diferentes contas d'emissão d'obrigações.	444:861\$899
Saldo em 31 de dezembro de 1895.....	31.835:161\$755

Saldo em 31 de dezembro de 1895.....	31.835:161\$755
Saldo em 31 de dezembro de 1896.....	31.832:564\$785
Diminuição em 1896.....	2:600\$000

a saber :	1:000\$000
Preço efectivo da compra dos terrenos da Junqueira — 40 obrigações antigas de 4%.....	1:000\$000

a deduzir de :	616\$110
Valor nominal das mesmas 40 obrigações.....	88:391\$749

Diminuição como acima.....	2:600\$000
EM RESUMO:	444:861\$899

Conta d'estabelecimento em 1895.....	95.551:930\$287
Conta d'estabelecimento em 1896.....	95.573:754\$043

Augmento total em 1896.....	21:823\$756
a saber :	9:265\$841

Augmento :	3.302\$657
Estabelecimento.....	9:265\$841

Mobilia, utensilios, etc.....	3.302\$657
Amortização de material circulante.....	444:861\$899

444:861\$899	457:630\$397
--------------	--------------

Diminuição :

Bens proprios com applicação especial.....	1:000\$000
Material circulante.....	432:206\$641
Diferença sobre o valor nominal e o escripturado, nas diferentes contas de obrigações.....	2:600\$000
Augmento como acima.....	21:824\$756

NOVAS CONSTRUÇÕES E TRABALHOS COMPLEMENTARES

A despesa efectuada no exercício de 1896 com as novas construções e trabalhos complementares, na importancia total de 218:201\$634 réis, foi balanceada pela reserva especial, nos termos do nosso convenio de 4 de maio de 1894, a saber :

Linha de Leste e Norte

Conclusão da 2.ª via até o Entroncamento	9:732\$306
Reparaçao da ponte do Tejo.....	36:390\$149
Dormitorio em Sacavem.....	182\$177
Instalação para analyses, em Lisboa P.....	121\$249
Ampliação da estação de Espinho	977\$920
Trabalhos diversos.....	684\$374
	48:088\$375

Linha de Lisboa-Cintra-Torres.

Ampliação da toma d'agua em Torres Vedras.....	241\$633
Trabalhos diversos.....	114\$945

Linha de Torres-Figueira-Alfarelos.

Mudança da placa de 13 ^m , de Torres para Leiria.....	331\$520
	331\$520

Linha Urbana.

Devolução de decimos. Rotunda de Campolide.....	178\$184
Canalizações d'agua em Campolide.....	325\$140
Instalação de uma officina em Campolide.....	102\$240
Indemnisação á Companhia dos Ascensores.....	2:830\$080
Trabalhos diversos.....	71\$300
	3:506\$944

Ramal de Cascaes.

Reconstrucão da ponte do rio Jamor	50:006\$170
Augmento de «trottoirs» em algumas estações.....	616\$110
Obras do Tejo.....	88:391\$749
Acabamento da 2.ª via entre Pedrouços e Caes do Sodré.....	24:064\$693
	163:078\$722

Linha da Beira Baixa.

Acabamento da linha.....	2:839\$695
Total Réis.....	218:201\$634

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Modificação das notas de expedição desde 1 de outubro de 1897

Desde 1 de outubro de 1897 as *notas d'expedição* das remessas a despachar pelas estações d'esta companhia dividem-se em duas partes ou talões :

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de papel e cordas inutilizadas

No dia 15 de setembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 12.000 kilogrammas de papel inutilizado e 3.000 de cordas velhas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 14 de agosto de 1897.

Fornecimento de cabos para ascensores

No dia 22 de setembro 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 cabos para os ascensores da estação central.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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, 23 de agosto de 1897.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 68 barras de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de setembro proximo, na direcção d'este caminho de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 68 barras de ferro.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 12.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importância total do fornecimento) por aquelle dos correntes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 17 de agosto de 1897.

Fornecimento de oleos mineraes

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 20 de setembro proximo, na administração do 2.º bairro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de oleos mineraes.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 300.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importância total do fornecimento) por aquelle dos correntes a quem a adjudicação fôr feita.

Estes depositos serão feitos, na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

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 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 26 de agosto de 1897.

Fornecimento de azeite de oliveira

No dia 22 de setembro 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 16.000 kilogrammas de azeite d'oliveira de boa qualidade.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e affixadas em todas as estações das linhas da companhia real.

Lisboa, 21 de agosto de 1897.

Repicagem de limas

No dia 15 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a repicagem de limas.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 27 de agosto de 1897.

COMPANHIA
ANGLO-PORTUGUEZA DE TELEPHONES

Travessa de Santa Justa, 60, 4.º — LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Subscrições reduzidas para a rede publica incluindo a conservação das linhas e instrumentos:

45.000 réis annualmente para as casas commerciaes, correspondendo a 123 réis por dia.

33.750 réis annualmente para succursaes das mesmas que a tenham subscripto, correspondendo a 92 réis por dia.

33.750 réis annualmente para casas particulares, medicos e postos medicos, correspondendo a 92 réis por dia.

O serviço da estação central é diurno e nocturno, e por esta fórmula podem a qualquer hora comunicar os subscriptores entre si e com theatros, hoteis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitaes, policia, bombeiros municipaes e voluntarios, etc.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, comtanto que sejam para uso em local que esteja fóra do *radius* da cidade de Lisboa 15 kilometros.

Campainhas electricas, párraraios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

SUBSCRIPTORES DE LINHAS PARTICULARES

Ha para preços muito modicos, desde 9.000 (42 réis por dia), incluindo a conservação das linhas e instrumentos, e fazendo-se importante reducção aos subscriptores da rede publica.

Para ouvir em casa as operas cantadas no Real Theatre de S. Carlos são 3.000 réis por noite, ou 90.000 réis por toda a epocha.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**
**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, frutas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
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.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

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 EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto à Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^o ordre—Propri. Victor Sasseti

LISBOA **Hotel Durand**—Rua das Flôres, 71—1.^o 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 de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda as 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413.

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

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

CASCAES **Hotel Victor**—Appartements pour famille—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^o ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lessage.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lis-bonense**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha**—Aposentos comodos e extremamente aceiados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

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

LEIRIA **Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcavavel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

FIGUEIRA DA FOZ **Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça 8 de maio.—Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcavavel aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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 à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

GUIMARÃES **Hotél do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão

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

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

GIBRALTAR **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado à entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

CARTAGENA **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

ORAN **(Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

TIZI OUZOU **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes**—Excellent service de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.^o ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.

TUNIS **Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constantine, 42.

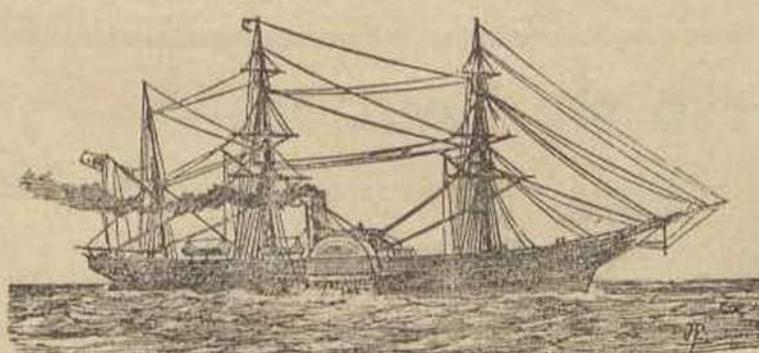
NICE **Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchester—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^o ordre.

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

CAIRO **Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nil. Luxe et confort—grands salons.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio,
e Buenos Ayres**

O paquete **THAMES**, sahirá a 6 de setembro.

As accommodações para passageiros são inexcedíveis 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:— **JAMES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

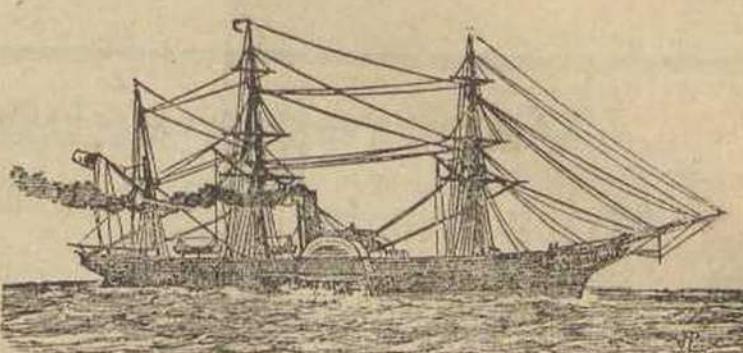
HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de setembro de 1897

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar.	Alfar.- Lisboa R.	Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.	C. Sodré-P. Arc.	P. Aro.-C. Sodré	Lisb.-T.P. Setub.	Setub. Lisb.-T.P.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
Part. Cheg.	Porto	7-0 m. 3-18 t.	1- 0 t. 10-20 t.	6-30 m. 7-45 m.	6-30 m. 7-45 m.	6-0 m. 6-38 m.	7-0 m. 7-38 m.	8-0 m. 10-10 m.	4-50 m. 7- 0 m.
8-30 t. 11-15 m.	7-35 m. 2-10 t. 4- 0 m.	7-0 t. 5-35 m.	7-40 t. 6-30 m.	10- 0 m. 10-44 m.	8-29 m. 8-45 m.	8-6 m. 8-25 m.	9- 0 m. 9-20 m.	4-30 t. 6-25 t.	8- 0 m. 9-50 m.
10- 0 t. 11-15 m.	7-45 t. 6-44 m.	11- 0 m. 7-55 t.	7-45 m. 10-36 m.	12- 0 t. 12-44 t.	11- 0 m. 11-45 m.	8-37 m. 8-45 m.	9-20 m. 9-50 m.	Dom. e dias sant.	2-30 t. 4-40 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	8. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a	4-15 t. 6-55 t.	7-45 m. 10-36 m.	2-0 t. 2-44 t.	1- 0 t. 1-45 t.	6-50 t. 7-34 t.	6-50 t. 6-35 t.
8-00 t. 11-7 t.	4-55 m. 10-30 m.	4-15 t. 6-55 t.	7-45 m. 10-36 m.	4-45 t. 5-29 t.	3- 0 t. 3-45 t.	3-0 t. 3-45 t.	8-25 t. 9-33 t.	—	6- 0 t. 7-45 t.
Caldas-Figueira	Figueira-Caldas	2-30 t. 7-30 t.	6- 0 m. 10-55 m.	5-20 t. 6- 4 t.	6- 0 t. 6-44 t.	7-15 t. 7-59 t.	7- 0 t. 7-45 t.	9-30 m. 10-3 m.	9-30 m. 10-3 m.
Lisb. C. S.-porto	Porto-Lisb. C. S.	7-30 m. 9-49 t.	6-40 m. 8-30 t.	7-15 t. 7-59 t.	7- 0 t. 7-45 t.	8-45 t. 9-29 t.	8-15 t. 8-59 t.	10-15 m. 10-50 m.	10-15 m. 10-50 m.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4- 0 m. 6-30 m.	4-10 t. 6-38 t.	11- 0 t. 11-45 t.	—	Excepto aos sáb.	10- 0 t. 10-44 t.	11- 0 t. 11-37 t.	11- 0 t. 11-37 t.
10-30 m. 7-50 t.	4-30 m. 8-29 m.	12- 5 t. 12-47 t.	1- 0 t. 2- 0 t.	12- 0 m. 12-44 m.	Só aos sábados.	Domingos e dias santificados	11- 0 t. 10-44 t.	11- 0 t. 11-37 t.	11- 0 t. 11-37 t.
Espinho-Po to	Espinho Porto	11- 0 t. 11-55 t.	6-12 t. 7- 5 t.	2-20 t. 3-18 t.	3-30 t. 4-13 t.	6-25 t. 7-30 t.	7-40 t. 8-43 t.	Excepto aos dom. e dias santificados	Excepto aos dom. e dias santificados
Fig.-B. Amiel a	B. Amiel-Fig.	7-35 m. 8- 2 m.	10-30 m. 10-57 m.	Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.	Fig.-B. Amiel a	B. Amiel-Fig.	9-30 m. 10-3 m.	9-30 m. 10-3 m.
Lisboa R.-V. Alo.	V. Alo.-Lisboa R.	7-30 t. 5-25 m.	8-35 t. 6- 0 m.	5-30 m. 9-10 m.	6-15 m. 8-58 t.	1- 0 t. 1-44 t.	2- 0 t. 2-44 t.	10-15 m. 10-50 m.	10-15 m. 10-50 m.
Lisb. C. S.-V. Alo.	V. Alo.-Lisb. C. S.	7-30 m. 8- 0 t.	9-30 m. 10-0 t.	1-45 t. 12-10 m.	5-15 t. 12-33 m.	3- 0 t. 3-44 t.	4- 0 t. 4-45 t.	11- 0 m. 11-37 t.	11- 0 m. 11-37 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t. 6-45 m.	6-45 t. 6- 0 m.	Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	C. Sodré-Casc.	Casc.-C. Sodré	12- 0 t. 12-33 m.	12- 0 t. 12-33 m.
Lisboa C. S.-Bad.	Bad.-Lisboa C. S.	7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 10- 0 t.	7-30 m. 10-38 m.	6-30 m. 7-45 m.	5-30 m. 6-43 m.	5-30 m. 6-41 m.	12- 0 t. 12-30 t.	12- 0 t. 12-30 t.
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C. S.	2- 0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	11-30 m. 12-38 t.	9- 0 m. 10- 0 m.	7- 0 m. 8-12 m.	7-30 m. 8-41 m.	1- 0 t. 1-30 t.	1- 0 t. 1-30 t.
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C. S.	4-0 m. 11-11 m.	6- 0 m. 1-30 t.	12-30 t. 1-34 t.	10- 0 m. 10-59 m.	9- 0 m. 10-12 m.	8-30 m. 9-40 m.	2- 0 t. 2-32 t.	2- 0 t. 2-32 t.
11-0 m. 3- 0 t.	6- 5 t. 10-0 t.	1-30 t. 2-38 t.	11- 0 m. 12- 0 t.	1-30 t. 2-40 t.	1- 0 t. 2- 0 t.	3- 0 t. 4- 2 t.	3-15 t. 4-20 t.	3- 0 t. 3-15 t.	3- 0 t. 3-15 t.
Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.	7-15 m. 9- 2 m.	11- 0 m. 12-48 t.	4-30 t. 12-30 t.	3- 0 t. 3-05 t.	4-30 t. 5-38 t.	3- 0 t. 3-59 t.	4-15 t. 5-55 t.	4-15 t. 5-16 t.
4-30 t. 6- 6 t.	9- 0 t. 10-40 t.	4-30 t. 5-38 t.	11- 0 m. 12- 0 t.	4-30 t. 5-38 t.	4- 0 t. 5- 0 t.	6-32 t. 7-30 t.	6-30 t. 7-43 t.	5-30 t. 6-32 t.	5-30 t. 6-32 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig.-Lisboa R.	7-0 m. 3-20 t.	1- 5 t. 10-20 t.	8-30 t. 8-30 t.	8-22 t. 6-30 t.	8- 0 t. 8-14 t.	8- 0 t. 9-14 t.	8- 0 t. 8-14 t.	8- 0 t. 8-14 t.
7-0 t. 5-23 m.	7-45 t. 6-30 m.	7- 0 t. 5-23 m.	9-15 t. 10-20 t.	9- 0 t. 10-2 t.	7-30 t. 8-29 t.	9- 0 t. 9-15 t.	10-20 t. 10-20 t.	9- 0 t. 9-15 t.	9- 0 t. 9-15 t.
2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	4-15 t. 10-0 t.	5- 0 m. 10-36 m.	10-30 t. 11-37 t.	10-15 t. 11-15 t.	Só aos sábados.	10-30 t. 11-15 t.	10-30 t. 11-15 t.	10-30 t. 11-15 t.
4-15 t. 10-0 t.	5- 0 m. 10-36 m.	12-15 m. 1-22 m.	—	12-15 m. 1-22 m.	—	12-15 m. 1-22 m.	12-15 m. 1-22 m.	12-15 m. 1-22 m.	12-15 m. 1-22 m.
Lisboa R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.	8- 0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.	Lisboa R.-Sodré	Algés-C. Sodré	6-30 m. 6-50 m.	7- 0 m. 7-21 m.	6-30 m. 6-50 m.	6-30 m. 6-50 m.
8- 0 t. 8-33 t.	8-45 t. 9-17 t.	2- 0 t. 2-20 m.	9-15 t. 9-40 t.	2- 0 t. 2-20 m.	2- 0 t. 2-20 m.	7- 0 m. 7-21 m.	7- 0 m. 7-21 m.	7- 0 m. 7-21 m.	7- 0 m. 7-21 m.
Alg. M.-Bemfica	Bemfica-Alc. M.	6-40 m. 7- 5 m.	8-40 m. 9- 0 m.	Domingos e dias sanctificados	Domingos e dias sanctificados	4-30 t. 11-10 t.	9-10 m. 4-10 t.	4-30 t. 11-10 t.	4-30 t. 11-10 t.
9-15 t. 9-40 t.	10-15 t. 10-35 t.	10-0 m. 10-20 t.	10-15 t. 10-20 t.	10-0 m. 10-20 t.	10-0 m. 10-20 t.	10-20 m. 10-30 m.	10-50 m. 10-50 m.	10-20 m. 10-30 m.	10-20 m. 10-30 m.

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Ásia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificose luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem à vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Moewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 136, 1.^o

BEIRA ALTA

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig.
5-30 m. 4-20 t.	6-35 m. 8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t. 4-18 t.	7-30 m 9-20 m

Pamp. F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a

Fampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.

</tbl_r

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **GOMES IV** — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 16 de setembro às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Rea de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (pelo Cabo), vap. allem., Europa.

Sahirá a 6 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, pelo Canal, vap. allem., Herzog.

Sahirá a 24 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**.

Sahirá a 16 de setembro.

Agentes, Alberto Centeno & C.ª

Largo dos Torneiros, n.º 5.



Alicante, Valencia, Barcelona, Cette e Marse-
lha, vap. fr., **Saint Philippe**.

Sahirá a 7 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Anvers e Havre, vap. frances, **Saint Pierre**.

Sahirá a 3 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Pata-
gonia**.

Sahirá a 29 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão,
Babitonga.

Sahirá a 15 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bordeaux, vapor frances, **Portugal**.

Sahirá a 14 de setembro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-
tevideo e Buenos Ayres, vap. frances,

La Plata.

Sahirá a 13 de setembro. Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vapor frances, **Saint Ma-
thieu**.

Sahirá a 2 de setembro.

Agentes, H. Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques e Beira, vapor fran-
cez.

Sahirá a 22 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe,
S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Am-
briz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes,
Cabo Verde, Bissau e Bolama, vapor port. **Cabo
Verde**.

Sahirá a 6 de setembro.

Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Pará, Maranhão e Ceará, vap. inglez, **Manau-
ense**.

Sahirá a 5 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, vapor portuguez, **Dona Ma-
ria**.

Sahirá a 9 de setembro.

Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos,
vap. frances, **Parahyba**.

Sahirá a 2 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Victoria, Bahia, Rio e Santos,
vap. frances, **Canarias**.

Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos,
Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Cordouan**.

Sahirá a 8 de setembro.

Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Itaparica.

Sahirá a 8 de setembro.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão,
Mendoza.

Sahirá a 22 de setembro.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º

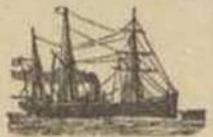


Pernambuco, e Maceló, vap. ingl., **Actor**.

Sahirá a 8 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor frances,
Carolina.

Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor frances,
Ville de Rosario.

Sahirá a 25 de setembro.

Agentes, F. Garay, & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz),
S. Jorge (Calheta), Lages do Pico,
Fayal e Flôres, vapor portuguez, **Vega**.

Sahirá a 5 de setembro.

Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Rio de Janeiro e portos do Paci-
fico, vap. inglez, **Orissa**.

Sahirá a 15 de setembro.

Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro e Buenos Ayres, vapor inglez, **Thames**.

Sahirá a 6 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Vigo, La Pallice (La Rouchelle) e Liverpool, vap.
inglez, **Oravia**.

Sahirá a 14 de setembro.

Agentes, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Linha de Leste

TARIFA ESPECIAL L. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

**Bilhetes por preços reduzidos
em 2.ª e 3.ª classes**

PARA OS

COMBOIOS TRAMWAYS

ENTRE

LISBOA (ROCIO) E SACAVEM

Desde 1 de Setembro de 1897

PREÇOS DOS BILHETES

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa

		Classes	Lisboa-R	Campolide	Sete Rios (apeadeiro)	Larangeiras (apeadeiro)	Rego-Jardim (apeadeiro)	Entre-Campos (apeadeiro)	Arieiro (apeadeiro)	Chellas (apeadeiro)	Marvila (apeadeiro)	Braço de Prata	Cabo Ruivo (apeadeiro)	Olivaes
Campolide														
		2.ª	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Sete Rios (apeadeiro)</i>														
		2.ª	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Larangeiras (apeadeiro)</i>														
		2.ª	50	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Rego-Jardim (apeadeiro)</i>														
		2.ª	50	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Entre-Campos (apeadeiro)</i>														
		2.ª	50	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	20	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-
<i>Arieiro (apeadeiro)</i>														
		2.ª	50	50	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-
		3.ª	30	30	30	30	30	20	-	-	-	-	-	-
<i>Chellas (apeadeiro)</i>														
		2.ª	80	80	80	80	80	50	30	-	-	-	-	-
		3.ª	50	50	50	50	50	30	20	-	-	-	-	-
<i>Marvila (apeadeiro)</i>														
		2.ª	80	80	80	80	80	50	30	30	-	-	-	-
		3.ª	50	50	50	50	50	30	20	20	-	-	-	-
Braço de Prata														
		2.ª	100	100	100	100	100	100	50	50	30	30	-	-
		3.ª	70	70	70	70	70	70	30	30	20	20	-	-
Cabo Ruivo (apeadeiro)														
		2.ª	100	100	100	100	100	100	80	50	50	50	30	-
		3.ª	70	70	70	70	70	70	50	30	30	30	30	-
Olivaes														
		2.ª	150	150	150	150	150	150	100	80	80	80	80	50
		3.ª	100	100	100	100	100	100	70	50	50	50	50	30
Sacavem														
		2.ª	150	150	150	150	150	150	100	80	80	80	80	50
		3.ª	100	100	100	100	100	100	70	50	50	50	50	30

Condições

1.º Estes bilhetes só são validos para os comboios **tramways** da linha de Leste ; não o são, portanto, para quaesquer outros. Poderão ser vendidos em transito pelos conductores-cobradores. Só teem validade para o comboio, dia e percurso n'elles indicados.

2.º Não se transporta bagagem registrada. E' comtudo permittido o transporte gratuito dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede, no espaço correspondente ao lugar occupado pelo passageiro.

3.º Não são permittidas mudanças de classe, sendo, portanto, considerado passageiro sem bilhete todo aquelle que fôr encontrado em carruagem de classe superior á que o seu bilhete indique.

4.º O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que ocupar e os preços e condições d'esta tarifa.

5.º Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de edade, circulam gratuitamente ; as demais pagam bilhete inteiro.

6.º Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições d'applicação da Tarifa Geral.

7.º Fica nulla e sem effeito, desde que a presente estiver em vigor, a Tarifa L n.º 1 de 21 de dezembro de 1892.

Lisboa, 20 de agosto de 1897.

O Director Geral da Companhia

Chanuy

233 A

GALEGO - CAMINHOS DE FERRO

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE OBRAS PUBLICAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

ELEMENTOS ESTATISTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1896



LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1897

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 1896

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1897.—*Joaquim F. Poças Leitão.*

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Número medio de km. lometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		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
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646	5990	-5-	850:472
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062	5428	-5-	829:459
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875	5317	-5-	863:590
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232	5939	-5-	878:367
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166	5013	-5-	941:426
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574	5928	-5-	938:820
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270	5731	-5-	930:830
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230	5588	-5-	901:486
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808	5602	10:422	5498
1887...	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117	5320	10:243	5070
1888...	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035	5491	10:908	5740
1889...	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698	5405	11:115	5670
1890...	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465	5750	18:371	5840
1891...	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743	5620	32:969	5780
1892...	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967	5850	29:253	5370
1893...	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656	5842	29:562	5250
1894...	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583	5409	28:640	5280
1895...	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506	5091	32:047	5500
1896...	506	139:062	327:163	1.336:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964	5291	35:436	5060
Somma	10:117	2.128:489	5.117:255	18.333:787	25.579:531	423:167	9.530:088	1.187:707	5405	248:970	5990
										20.320:162	5098
										3.716:400	5356

Obser

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 quilometros alem de Elvas, na extensão de 275^k.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^k.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^k.168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo 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, em 30 de

DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (n)	Totaes						
919:567:610	1.861:553:610	19:619:145	1.881:172:755	569:604:339	1.291:949:271	3:700:8902	2:568:488	1:132:414	0,31
875:735:353	1.866:926:953	27:391:855	1.894:318:808	598:497:872	1.268:429:081	3:689:579	2:506:777	1:182:802	0,32
958:856:3762	1.958:433:565	16:159:390	1.974:592:955	597:507:568	1.360:925:997	3:870:423	2:689:578	1:180:845	0,31
1.026:236:283	2.062:444:494	8:872:089	2.071:316:583	633:612:590	1.428:831:904	4:075:8975	2:823:776	1:252:199	0,31
1.048:552:125	2.091:118:969	97:590:186	2.188:709:155	663:234:105	1.427:884:864	4:132:3646	2:821:8907	1:310:739	0,32
1.062:639:786	2.176:445:258	34:642:007	2.111:087:265	760:933:465	1.415:511:793	4:301:8275	2:797:8454	1:503:821	0,35
1.070:175:975	2.179:857:041	23:888:967	2.203:746:008	710:816:212	1.469:040:829	4:308:8018	2:903:8243	1:404:8775	0,33
1.106:094:712	2.212:940:632	18:936:493	2.231:877:125	687:526:100	1.525:414:532	4:373:8400	3:014:8653	1:358:8747	0,31
1.112:501:603	2.174:223:240	48:458:542	2.222:681:782	663:140:821	1.511:082:419	4:296:8884	2:986:8329	1:310:8555	0,31
1.167:469:3972	2.423:473:054	59:218:213	2.482:691:267	720:377:231	1.703:095:823	4:789:8472	3:365:802	1:423:8670	0,30
1.163:274:659	2.442:205:674	55:485:793	2.497:691:467	735:594:429	1.706:611:245	4:826:8493	3:372:8749	1:453:8744	0,30
1.214:349:955	2.557:414:438	38:994:715	2.596:409:153	730:990:533	1.826:423:905	5:054:8179	3:609:8533	1:444:8646	0,28
1.309:472:857	2.698:304:075	61:798:734	2.760:102:809	899:108:733	1.799:195:842	5:332:8617	3:555:8722	1:776:8895	0,33
1.320:948:5822	2.698:738:255	7:165:807	2.705:904:8062	944:003:8055	1.754:735:800	5:333:8472	3:467:8556	1:865:8616	0,35
1.034:307:461	2.455:649:8994	35:208:426	2.490:858:8420	955:135:8089	1.500:514:8905	4:853:8063	2:965:8444	1:887:8619	0,39
1.104:104:215	2.406:898:822	9:953:751	2.416:852:573	851:432:8005	1.555:466:8817	4:756:8717	3:074:8045	1:682:8672	0,35
1.157:335:3139	2.458:571:193	20:856:681	2.479:427:8874	829:012:591	1.629:558:8602	4:858:8836	3:220:8471	1:638:8365	0,34
1.139:910:5617	2.431:704:5421	13:794:471	2.445:498:8892	869:013:8224	1.562:691:8197	4:805:8740	3:088:8323	1:717:8417	0,36
1.193:447:3697	2.527:991:8621	15:114:8011	2.543:105:632	864:232:521	1.663:759:8100	4:996:8030	3:288:8061	1:707:8969	0,34
1.224:040:8612	2.560:689:8360	28:171:8930	2.588:861:8290	853:480:851	1.707:208:8709	5:060:8651	3:373:8930	1:686:8721	0,33
22.209:022:8215	46.245:584:669	641:321:8206	46.886:905:8875	15.137:253:8134	31.108:331:8535	4:571:8076	3:074:8857	1:496:8219	0,33

Medias

vações

etros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura á 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 31.632, ficando as linhas de leste e o leste a norte a serem a autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta á exploração por troços, o ultimo dos quais, entre Sant'Anna e S. António, do seu rendimento do tráfego anual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rendim.	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Da transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220 \$116	-	146:172 \$047	29:878 \$241
1878...	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375 \$652	-	148:200 \$817	26:875 \$762
1879...	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223 \$996	-	136:081 \$317	25:063 \$049
1880...	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215 \$959	-	131:389 \$659	21:903 \$408
1881...	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949 \$731	-	137:247 \$046	20:701 \$563
1882...	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159 \$744	-	148:663 \$523	24:692 \$545
1883...	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191 \$317	-	149:834 \$751	27:307 \$071
1884...	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893 \$866	-	149:019 \$208	28:740 \$729
1885...	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155 \$324	-	163:317 \$172	31:979 \$633
1886...	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206 \$205	3:250 \$940	163:534 \$420	36:423 \$349
1887...	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383 \$185	3:237 \$830	161:102 \$855	35:518 \$560
1888...	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816 \$668	3:329 \$690	169:924 \$662	39:876 \$390
1889...	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720 \$547	3:841 \$010	227:376 \$380	52:343 \$845
1890...	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714 \$224	5:996 \$140	255:650 \$447	62:736 \$854
1891...	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496 \$859	12:666 \$220	265:596 \$403	75:444 \$813
1892...	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372 \$402	12:373 \$950	255:073 \$078	67:320 \$018
1893...	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153 \$816	12:935 \$690	259:781 \$409	68:028 \$756
1894...	475	31:922	71:215	235:188	338:325	8:582	182:891	30:600 \$324	12:821 \$240	249:500 \$001	65:458 \$163
1895...	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342 \$062	13:319 \$180	253:954 \$012	64:358 \$846
1896...	475	33:236	75:946	271:870	381:052	7:719	188:986	31:714 \$306	14:771 \$710	269:348 \$420	63:324 \$099
<i>Somma</i>	7:635	421:876	1.101:929	3.779:226	5.303:031	131:014	2.782:994	481:906 \$303	98:543 \$600	3.840:767 \$627	867:975 \$689

Obser

A extensão total efectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 473,92, cuja decomposição se vê no seguinte mappa:

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

(a) N'etas verbas estão incluidas as respeitantes

Annos

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

DO SUL E SUESTE

mentos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial.

Pequena velocidade (a)	Totais do tráfego (a)	Fóra do tráfego	Totais	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
232:052:5131	408:102:5419	2:659:5660	410:762:5079	195:910:5373	212:192:5046	1:308:5021	680:5103	627:5918	0,48
214:477:5769	389:554:5348	1:118:5355	390:672:5703	212:667:5525	176:886:5823	1:221:5173	554:5504	666:669	0,54
227:427:5938	388:572:5304	1:682:5580	390:254:5884	237:465:5863	151:106:5441	1:205:5745	469:5274	737:5471	0,61
322:579:5887	475:872:5949	2:469:5992	478:342:5941	227:016:5504	248:856:5445	1:477:5866	772:5846	705:5020	0,48
285:527:5480	443:476:5089	2:018:5660	445:494:5749	265:680:5003	177:796:5086	1:377:5254	552:5161	825:5093	0,60
275:939:5728	449:295:5796	1:790:5365	451:086:5161	264:241:5542	185:054:5254	1:395:5327	574:5702	820:5625	0,59
265:217:5791	442:359:5613	1:812:5295	444:171:5908	245:838:5022	196:521:5591	1:373:5787	610:5815	863:5472	0,55
267:362:5942	445:122:5879	1:275:5070	446:397:5949	255:450:5671	189:672:5208	1:382:5369	589:5044	793:5325	0,57
294:150:5781	489:447:5586	1:616:5740	491:064:5326	292:269:5577	197:178:5009	1:520:5023	612:5354	907:5669	0,60
286:824:5481	486:782:5250	3:425:5155	490:207:5405	249:701:5905	237:080:5345	1:511:5745	736:5274	775:5471	0,51
310:199:5135	506:820:5550	3:834:5290	510:654:5840	271:343:5125	235:477:5425	1:512:5896	702:5917	809:5979	0,53
310:172:5125	519:973:5177	1:206:5880	521:180:5057	313:372:5588	206:600:5589	1:485:5637	590:5287	895:5350	0,60
348:438:5783	628:159:5008	1:357:5115	629:516:5123	316:535:5757	311:623:5251	1:502:5772	745:5510	757:5262	0,50
327:600:5655	645:987:5956	1:001:5380	646:989:5336	427:637:5325	218:350:5631	1:359:5974	459:5685	900:5289	0,66
349:979:5475	691:020:5691	1:270:5680	692:291:5371	421:549:5739	269:470:5952	1:554:5780	567:5307	887:5473	0,61
368:963:5162	691:356:5258	1:992:5400	693:348:5658	439:909:5653	251:446:5605	1:455:5486	529:5361	926:5125	0,64
357:508:5709	685:318:5874	16:080:5165	701:399:5039	387:628:5419	297:690:5455	1:442:5776	626:5716	816:5060	0,56
388:437:5982	698:396:5146	19:707:5270	718:103:5416	394:634:5069	303:762:5077	1:470:5307	639:5499	830:5808	0,56
376:132:5555	694:445:5413	23:064:5285	717:509:5698	389:519:5485	304:925:5928	1:461:5990	641:5949	820:5041	0,55
391:066:5635	723:739:5154	1:619:5910	725:359:5064	400:794:5620	322:944:5534	1:523:5660	679:5883	843:5778	0,55
6.195:060:5144	10.903:803:5460	91:003:5247	10.994:806:5707	6.209:166:5755	4.694:636:5695	1:428:5134	614:5883	813:5251	0,57

Medias

vações

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

à via fluvial, constantes do seguinte mappa :

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24:520:5980	1:651:5885	3:169:5730	29:342:5595
23:367:5540	2:288:5617	4:007:5755	29:463:5912
23:561:5270	3:151:5180	6:046:5060	32:762:5110
22:480:5640	3:302:5915	6:337:5815	32:121:5370
21:640:5780	3:210:5881	6:160:5259	31:011:5420
26:381:5880	3:650:5341	7:090:5375	37:122:5596
26:085:5710	3:892:5410	8:067:5681	38:045:5801
26:306:5630	4:024:5370	8:407:5083	38:738:5083
29:256:5080	4:279:5950	8:390:5432	41:920:5162
29:992:5550	4:826:5760	8:577:5155	43:396:5465
27:715:5010	4:900:5825	9:334:5625	41:950:5460
26:246:5380	5:562:5560	9:841:5350	41:650:5290
30:330:5140	6:265:5943	11:297:5055	47:893:5688
32:489:5060	5:960:5781	12:175:5126	50:624:5967
34:161:5730	6:645:5735	12:532:5635	53:643:5100
34:939:5810	6:562:5952	12:404:5170	53:906:5932
34:291:5290	6:386:5383	12:680:5975	53:358:5648
34:502:5650	6:010:5565	12:762:5632	52:275:5847
35:071:5590	7:405:5615	13:424:5373	55:991:5638
37:427:5390	6:646:5885	13:404:5915	57:479:5190

CAMINHO DE FER

Annos	Número medio de kíl. metros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		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	7:649:5630	-	129:372:5247	11:474:5167
1878...	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045:5425	-	173:514:5176	12:402:5384
1879...	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656:5959	-	187:445:5461	19:864:5716
1880...	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685:5944	-	203:292:5714	25:099:5002
1881...	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764:5119	-	198:018:5528	32:214:5860
1882...	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749:5245	-	213:756:5391	29:270:5177
1883...	145	33:743	76:389	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104:5417	-	215:564:5644	30:021:5626
1884...	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158:5987	-	221:441:5236	34:285:537
1885...	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886:5435	-	198:685:5404	28:535:5518
1886...	145	39:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048:5573	2:969:5420	214:998:5314	29:904:5075
1887...	145	41:476	88:817	365:472	495:765	5:417	89:086	17:325:5884	2:933:5590	226:997:5755	33:220:5942
1888...	146	42:030	93:373	395:594	530:997	4:864	97:675	18:155:5450	2:840:5400	240:713:5903	35:638:5236
1889...	149	45:207	95:857	404:407	545:471	4:317	96:190	20:843:5694	3:309:5460	253:003:5235	31:423:5030
1890...	149	48:357	99:099	406:931	554:387	5:069	100:824	18:639:5183	4:456:5600	247:710:5957	34:956:5754
1891...	149	44:669	94:273	385:646	524:588	5:416	106:200	18:119:5710	9:900:5560	240:320:5729	35:302:5758
1892...	149	40:159	87:222	381:787	509:168	5:651	119:602	17:798:5926	10:417:5136	227:508:5837	36:999:5244
1893...	149	43:010	93:793	397:933	534:736	5:205	122:545	18:873:5833	9:567:5870	241:867:5038	36:178:5323
1894...	149	44:096	93:827	396:273	534:196	6:321	120:353	19:083:5838	8:643:5340	239:951:5763	42:095:5692
1895...	149	46:390	96:135	406:624	549:149	6:093	125:524	19:613:5540	9:212:5440	246:075:5976	40:157:5495
1896...	150	50:492	108:289	439:528	598:309	7:891	133:650	21:016:5338	11:406:5470	257:268:5997	47:592:5117
Somma	2:807	783:721	1.756:952	7.228:372	9.769:045	96:018	1.693:277	325:220:5130	75:657:5286	4.377:508:5305	624:636:5653

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

Obser

A extensão efectiva da linha do Minho entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, compre

Designações	Datas da abertura á exploração	Distâncias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Linha do Minho			
Do Porto (Campanhã) a Nine.....	21-5. ^o -1875	38:965,40	
De Nine a S. Bento.....	1-1. ^o -1877	7:034,60	
De S. Bento a Barcellos.....	21-10. ^o -1877	4:239,30	
De Barcellos a Darque.....	24-2. ^o -1878	26:477,40	
De Darque a Caminha.....	1-7. ^o -1878	27:879,03	
De Caminha a S. Pedro da Torre.....	15-1. ^o -1879	20:806,27	
De S. Pedro da Torre a Segadães.....	3-6. ^o -1879	3:015,00	
De Segadães a Valença.....	6-8. ^o -1882	1:242,40	
<i>Somma e segue.....</i>	-	129:659,40	

(1) Para o efeito do tráfego é considerado commum ás linhas do Minho e Douro.

(2) A extensão comprehendida entre a estação de Valença e a fronteira não é contada nas distâncias de applicação, pois que a sua exploração é feita pela companhia dos c

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

RO DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a arrecadação
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes						
26:465\$056	167:311\$470	(a) -5-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	2:655\$738	1:416\$326	1:239\$412	0,47
56:420\$125	242:336\$685	(a) -5-	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	2:375\$849	1:001\$968	1:373\$881	0,58
71:271\$064	278:581\$241	(a) -5-	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	1:948\$121	545\$788	1:402\$333	0,72
72:146\$935	300:538\$651	1:693\$420	302:232\$071	172:494:614	128:044\$037	2:072\$680	883\$062	1:189\$618	0,57
77:864\$885	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	2:124\$815	914\$090	1:210\$725	0,57
83:894\$011	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	2:254\$625	1:010\$463	1:244\$162	0,55
86:813\$188	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	2:292\$410	1:091\$176	1:201\$234	0,52
94:988\$529	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	2:418\$726	1:211\$841	1:206\$885	0,50
97:909\$002	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	2:242\$275	960\$097	1:282\$178	0,57
104:677\$571	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$393	2:410\$896	1:115\$106	1:295\$790	0,54
105:951\$356	366:170\$053	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	2:525\$310	1:330\$504	1:194\$806	0,47
109:852\$410	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$914	175:728\$613	208:480\$936	2:161\$538	1:427\$952	1:203\$586	0,46
115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	2:686\$145	1:391\$961	1:294\$184	0,48
125:983\$355	408:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	2:442\$625	1:375\$391	1:367\$234	0,50
122:987\$673	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	2:675\$242	1:355\$266	1:319\$976	0,49
133:493\$328	398:001\$409	3:827\$320	401:828\$729	203:713\$920	194:287\$489	2:671\$150	1:303\$943	1:367\$207	0,51
142:802\$218	420:847\$579	3:729\$865	424:577\$444	205:023\$260	215:824\$319	2:824\$480	1:448\$485	1:375\$995	0,49
141:838\$593	428:886\$408	19:721\$941	443:608\$349	206:290\$850	217:595\$558	2:844\$875	1:460\$373	1:384\$502	0,49
151:209\$103	437:442\$574	9:239\$441	446:682\$015	210:454\$352	226:988\$222	2:935\$856	1:523\$411	1:412\$445	0,48
162:772\$479	467:633\$593	7:538\$235	475:171\$828	209:063\$870	258:569\$723	3:117\$557	1:723\$798	1:393\$759	0,45
2.085:150\$505	7.087:295\$463	81:642\$637	7.168.938\$100	3.646:933\$109	3.440:362\$354	2:524\$865	1:225\$637	1:299\$228	0,51
Medias									

vações

pendendo os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152:80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte.....</i>			
De Valença á Fronteira.....	-	129:659,40	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1).....	25-3.º-1886 8-11.º-1896	1:690,60 2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira.....	-	134:057,29	(2) 133
<i>Ramal de Braga</i>			
De Nine a Braga	21-5.º-1875	14:912,80	15
<i>Ramal da alfandega</i>			
Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (1).....	8-11.º-1888	3:836,80	4
Total	-	152:806,89	152

minhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, pelo contrato de 22 de março de 1886.

Junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHO DE FER

Anos	Número modo de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		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	-5-	76:482 \$361	6:549 \$338
1878...	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882 \$204	-5-	77:431 \$952	4:902 \$204
1879...	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015 \$059	-5-	129:077 \$671	12:228 \$390
1880...	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487 \$980	-5-	167:476 \$053	23:461 \$462
1881...	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385 \$717	-5-	171:514 \$658	25:448 \$008
1882...	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763 \$118	-5-	175:298 \$918	23:630 \$351
1883...	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204 \$608	-5-	179:610 \$982	22:503 \$707
1884...	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291 \$384	-5-	175:455 \$115	25:514 \$234
1885...	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378 \$408	-5-	165:304 \$114	22:793 \$728
1886...	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888 \$281	3:251 \$940	169:722 \$532	24:057 \$705
1887...	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360 \$783	3:492 \$340	178:704 \$055	30:967 \$972
1888...	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067 \$394	3:387 \$580	197:978 \$313	32:371 \$313
1889...	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629 \$209	4:051 \$860	215:566 \$103	33:880 \$357
1890...	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151 \$484	5:715 \$400	219:272 \$243	36:128 \$559
1891...	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879 \$317	11:099 \$230	210:702 \$971	33:931 \$339
1892...	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971 \$442	11:504 \$210	199:370 \$816	33:219 \$253
1893...	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458 \$137	11:061 \$730	202:582 \$658	32:770 \$011
1894...	204	23:706	55:144	255:120	333:970	3:957	133:863	22:752 \$872	10:532 \$740	207:817 \$074	35:994 \$5829
1895...	204	26:676	57:079	269:895	353:650	4:319	155:125	24:786 \$881	11:452 \$320	222:791 \$976	38:851 \$853
1896...	205	26:542	60:232	280:356	367:130	4:992	175:576	26:818 \$403	13:508 \$920	232:252 \$622	42:680 \$056
Somma	3:111	401:023	1.032:944	4.734:415	6.171:382	63:375	1.906:988	357:022 \$144	89:058 \$270	3.574:413 \$187	541:884 \$668

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

Obser

A extensão efectiva da linha do Douro entre a estação do Porto (S. Bento) e a fronteira, comprehendendo o ramal da alfandega, é de

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias	
		Exactas Kilometros	De applicaç ^{ão} Kilometros
Linha do Douro			
Do Porto (Campanhã) à Ermezinde (1).....	24-5.-1875	8:426,00	
De Ermezinde a Penafiel.....	30-7.-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide.....	20-12.-1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal.....	15-9.-1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua.....	15-7.-1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão.....	4-4.-1880	15:913,20	
De Ferrão ao Pinhão.....	1-6.-1880	7:611,30	
<i>Somma e segue.....</i>	-	126:773,50	

(1) Para o efecto do tráfego é considerado commum às linhas do Minho e Douro.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

RO DO DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes						
22:600:223	105:631:3922	(a) -5-	105:631:3922	56:830:5285	48:801:5637	2:296:5346	1:060:3905	1:235:5441	0,54
23:613:5925	105:948:5081	(a) -5-	105:948:5081	68:070:5090	37:877:5991	2:037:5463	728:5423	1:309:5040	0,64
55:438:5790	196:744:5851	(a) -5-	196:744:5851	115:274:5205	81:470:5646	2:342:5201	969:5889	1:372:5312	0,58
105:781:5261	296:718:5776	1:493:5580	298:212:5356	151:047:5692	145:671:5084	2:472:5656	1:213:5926	1:258:5730	0,51
125:711:5791	322:674:5457	1:018:5610	323:693:5067	151:233:5340	171:441:5117	2:540:5744	1:349:5930	1:190:5814	0,47
143:758:5554	342:687:5823	982:5962	343:670:5785	156:691:5169	185:996:5654	2:698:5329	1:464:5541	1:233:5788	0,46
143:869:5599	345:984:5288	1:971:5253	347:955:5541	156:853:5954	189:130:5334	2:611:5101	1:443:5743	1:197:5358	0,45
148:548:5582	349:517:5931	1:166:5510	350:684:5441	167:538:5615	181:979:5316	2:514:5518	1:309:5204	1:205:5314	0,48
145:367:5512	333:465:5354	1:201:5303	334:666:5657	177:990:5369	155:474:5985	2:399:5031	1:118:5525	1:280:5506	0,53
159:323:5998	353:104:5235	2:076:5630	355:180:5865	179:880:5215	173:224:5020	2:540:5318	1:246:5216	1:294:5102	0,51
174:184:5469	383:856:5496	2:063:5120	385:919:5616	207:711:5698	176:144:5798	2:218:5823	1:018:5178	1:200:5645	0,54
189:889:5645	420:239:5271	2:057:5560	422:296:5831	245:129:5756	175:109:5515	2:090:5743	871:5192	1:219:5551	0,58
255:408:5511	504:854:5971	4:594:5052	509:449:5023	264:013:5488	240:841:5483	2:474:5780	1:180:55:6	1:294:5184	0,52
265:941:5925	521:342:5727	3:101:5520	524:414:5247	278:915:5728	242:426:5999	2:555:5601	1:188:5367	1:367:5234	0,53
229:010:5075	473:644:5385	2:225:5470	475:869:5855	269:275:5712	204:368:5673	2:321:5786	1:001:5807	1:319:5979	0,57
247:289:5417	479:879:5486	2:519:5750	482:399:5236	279:398:5201	200:481:5285	2:352:5350	982:5751	1:369:5599	0,58
256:506:5912	491:859:5581	1:959:5245	493:818:5826	280:702:5986	211:156:5595	2:411:5076	1:035:5081	1:375:5995	0,58
251:607:5130	495:419:5033	23:431:5085	518:850:5118	282:438:5479	212:980:5554	2:428:5524	1:044:5022	1:384:5502	0,57
279:580:5649	541:224:5478	9:558:5008	550:782:5486	288:138:5845	253:085:5633	2:653:5061	1:240:5616	1:412:5445	0,53
312:506:5150	587:438:5827	5:718:5905	593:157:5732	286:007:5880	301:430:5947	2:865:5555	1:470:5395	1:395:5160	0,49
3.535:939:5118	7.652:236:5973	67:139:5563	7.719:376:5536	4.063:142:5707	3.589:094:5266	2:459:5735	1:153:5678	1:306:5057	0,53

Medias

vações

206:53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Transporte	Datas da abertura à exploração	Distâncias	
			Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Do Pinhão a Tua (margem direita), apeadeiro	—	—	126:773,50	
De Tua, (apeadeiro, margem direita) ao Pocinho	1- 9.º-1883	12:216,50		
Do Pocinho a Coa	10- 1.º-1887	32:455,00		
De Coa á fronteira	5- 5.º-1887	9:061,30		
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1)	9-12.º-1887	19:483,70		
	8-11.º-1896	2:707,29		
Do Porto (S. Bento) á fronteira	—	202:697,29		203
Ramal da alfandega				
Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (1)	8-11.º-1888	3:836,80		4
Total	—	206:534,09		207

junho 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHOS DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito		
1877...	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-	-	42:942:700	1:071:000
1878...	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-	-	39:626:460	1:076:280
1879...	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-	-	37:287:5570	1:037:570
1880...	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-	-	34:599:470	1:271:620
1881...	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-	-	44:292:390	4:850:265
1882...	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-	-	46:112:060	5:683:060
1883...	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-	-	47:856:736	5:765:096
1884...	57	22:908	244:553	-	267:461	4:032	15:493	-	-	50:251:114	7:891:250
1885...	57	23:664	258:755	-	282:419	2:969	20:632	-	-	48:870:841	5:937:640
1886...	57	28:304	261:294	-	289:598	3:175	19:975	-	740:5170	50:878:473	6:350:325
1887...	57	31:710	279:400	-	311:110	3:795	19:335	-	774:5180	54:912:805	7:608:030
1888...	57	30:843	291:844	-	322:687	3:154	16:318	-	716:5040	56:435:751	6:059:440
1889...	57	32:698	296:719	-	329:417	2:548	21:468	-	678:5560	58:951:559	5:238:400
1890...	57	36:280	315:006	-	351:286	3:769	18:880	-	887:5810	61:418:885	6:200:5770
1891...	57	32:342	283:841	-	316:183	3:350	17:825	-	1:602:5780	54:273:260	7:561:360
1892...	57	29:869	278:345	-	308:214	3:365	18:970	a)	916:5426	1:556:5100	55:405:809
1893...	61	32:315	295:766	-	328:081	2:646	23:214		3:701:5560	1:423:5060	56:969:5197
1894...	63	31:028	344:270	-	375:298	3:291	24:379		3:835:5289	1:637:5620	59:351:5145
1895...	63	30:278	371:162	-	401:440	2:565	22:530		4:017:5936	1:693:5860	63:685:5426
1896...	63	34:580	436:753	-	471:333	3:398	23:081		4:306:5330	2:201:5940	68:602:5237
Somma	1:079	531:700	5.475:476	-	6.007:176	53:127	332:166	16:777:5541	13:912:5120	1.032:723:5888	106:686:5560

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 começou a respectiva

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

RAMAL DE

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito		
1880...	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928:5877	-	2:817:5648	497:5080
1881...	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394:5770	-	6:853:5586	1:415:253
1882...	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702:5323	-	16:357:5615	4:347:5770
1883...	72	11:264	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152:5444	-	19:014:5996	7:051:696
1884...	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878:5882	-	16:756:5721	6:590:5334
1885...	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921:5955	-	14:201:5251	3:921:5766
1886...	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126:5682	582:5910	18:777:5527	5:705:5193
1887...	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358:5672	759:5130	17:628:5510	5:045:5631
1888...	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333:5545	291:5050	18:833:5139	6:797:5461
1889...	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670:5408	193:5810	27:576:5892	5:612:5791
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121:5301	288:5250	18:192:5867	4:546:5239
1891...	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207:5658	359:5200	22:141:5415	7:001:5373
1892...	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993:5981	301:5010	18:245:5714	7:158:5990
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727:5542	307:5520	16:936:5544	6:313:5595
1894...	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701:5663	314:5060	15:305:5477	7:959:5146
1895...	72	4:951	5:769	13:343	24:063	1:255	30:083	1:856:5623	355:5160	15:085:5866	6:574:5425
1896...	72	4:071	6:136	14:040	24:247	890	35:156	1:639:5112	400:5010	12:698:5005	5:951:5353
Somma	1:192	118:701	111:617	213:289	443:607	21:236	833:084	36:716:5443	4:152:5110	277:418:5773	92:490:5096

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
6:627:613	50:641:313	316:025	50:957:338	36:637:378	14:003:525	1:808:618	500:126	1:308:3492	0,72
10:807:915	51:510:655	478:860	51:989:515	38:649:211	12:861:444	1:471:3732	367:469	1:104:5263	0,75
10:678:144	49:003:284	482:3040	49:485:324	43:317:374	5:685:910	1:113:5711	129:225	984:5486	0,88
9:113:050	44:984:140	416:970	45:431:110	41:038:241	3:945:899	1:022:3367	89:680	932:5687	0,91
9:309:390	58:452:045	813:810	59:265:855	48:252:699	10:199:346	1:146:5118	199:987	946:5131	0,82
10:851:860	62:646:590	682:540	63:329:520	53:060:5097	9:586:883	1:099:5069	168:190	930:5879	0,85
11:862:000	65:483:832	677:560	66:161:592	53:602:3675	11:881:5157	1:148:5839	208:441	940:5398	0,82
12:222:554	70:364:518	813:530	71:178:248	53:145:217	17:219:5701	1:234:5472	302:3100	932:5372	0,75
13:908:061	68:716:542	893:560	69:610:102	50:545:274	18:171:5268	1:205:5553	318:794	886:5759	0,74
13:975:985	71:204:3783	776:010	71:980:793	49:941:5493	21:263:5290	1:249:5206	373:5040	876:5166	0,70
13:016:5670	75:537:505	883:595	76:421:500	51:129:5265	24:408:5240	1:325:5219	428:5214	897:5005	0,68
11:615:695	74:110:5886	864:860	74:975:746	47:366:5067	26:744:5819	1:300:5190	469:5207	830:5983	0,64
14:011:785	78:201:5744	1:135:265	79:337:5009	49:027:5321	29:174:5423	1:371:5960	511:5832	860:5128	0,63
13:129:500	80:749:5155	843:530	81:592:5485	47:591:5457	33:157:5698	1:416:5652	581:5714	834:5938	0,59
12:426:5650	74:261:5270	821:5730	75:083:5000	47:401:5616	26:859:5654	1:302:5829	471:5222	831:5607	0,64
12:930:5070	76:736:5352	725:455	77:461:5807	47:412:5825	29:323:5527	1:346:5252	514:5447	831:5804	0,62
15:09:5071	78:175:5358	290:5915	78:466:5273	49:729:5632	28:445:5726	1:281:5563	466:5323	815:5240	0,64
14:827:5488	80:802:5572	119:850	80:922:5422	52:014:5303	28:788:5269	1:282:5580	456:5956	825:5624	0,64
15:471:5567	84:595:5961	210:730	84:806:5691	54:418:5082	30:177:5879	1:342:5793	479:5014	863:5779	0,64
15:540:5262	90:653:5483	-	90:653:5483	56:388:5567	34:264:5916	1:438:5944	543:5888	895:5056	0,62
247:422:5330	1.386:832:5778	12:276:5835	1.399:109:5613	970:669:5204	416:163:5574	1:285:5294	385:5693	899:5601	0,70
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.

cobrança.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
23:224:5735	29:539:5463	127:5911	29:667:5374	25:259:5006	4:280:5457	738:5486	107:5011	631:5475	0,85
54:899:5501	63:168:5340	2:986:585	66:154:5925	48:866:5095	14:302:5245	877:5338	198:5642	678:5696	0,77
58:229:5203	78:934:5588	1:267:5843	80:202:5431	74:039:5480	4:895:5108	1:096:5314	67:5988	1:028:5326	0,94
56:276:5294	82:342:5986	914:5056	83:357:5042	67:492:5040	14:850:5946	1:143:5652	206:5263	937:5389	0,82
52:322:5052	75:669:5107	656:5058	76:325:5165	67:211:5325	8:457:5782	1:050:5960	117:5469	933:5491	0,89
31:416:5799	49:539:5816	1:120:5060	50:659:5876	56:020:5597	— 6:480:5781	688:5053	— 90:5011	778:5064	1,13
29:787:5303	54:270:5023	1:352:5051	55:622:5074	50:373:5448	3:896:5575	753:5750	54:5119	699:5631	0,93
38:560:5509	61:229:5650	1:419:5310	62:648:5960	54:412:5105	6:817:5545	850:5412	94:5688	755:5724	0,89
32:313:5310	57:943:5910	896:5556	58:840:5466	64:951:5087	— 7:007:5177	804:5776	— 97:5322	902:5098	1,12
32:795:5202	65:984:5885	1:532:5087	67:516:5972	57:298:5287	8:686:5598	916:5456	120:5647	795:5809	0,87
27:200:5933	49:940:5039	134:5716	50:074:5755	62:550:5996	— 12:610:5957	693:5612	— 175:5152	868:5764	1,25
22:672:5392	51:815:5180	750:5000	52:565:5180	75:525:5306	— 23:710:5126	719:5655	— 329:5307	1:048:5962	1,46
20:994:5668	46:399:5372	194:5000	46:593:5372	66:170:5159	— 19:770:5787	644:5436	— 274:5594	919:5030	1,43
16:276:5413	39:526:5552	335:5314	39:861:5866	54:994:5002	— 15:467:5450	548:5979	— 214:5826	763:5805	1,39
16:173:5645	39:438:5268	223:5724	39:661:5992	58:639:5130	— 19:200:5862	547:5753	— 266:5679	814:5432	1,49
22:710:5230	44:370:5521	265:5271	44:635:5792	51:740:5506	— 7:369:5985	616:5257	— 102:5361	718:5618	1,17
22:314:5644	40:964:5002	450:5673	41:414:5675	51:402:5620	— 10:438:5618	568:5944	— 144:5981	713:5925	1,25
561:167:5833	931:076:5702	14:626:5215	945:702:5917	986:946:5189	— 55:869:5487	781:5105	— 46:5870	827:5975	1,06
Medias									

vações

extensão de 71:640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

Caminho de Ferro

Anos	Número medio de quilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	-5-	55:918\$896	7:961\$063
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	-5-	97:894\$171	15:525\$248
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	-5-	98:356\$645	15:593\$507
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-5-	93:534\$809	19:090\$610
1886...	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623	21:577\$377
1887...	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224	25:280\$396
1888...	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889...	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890...	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:492\$331
1891...	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596	28:522\$280
1892...	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219	23:143\$517
1893...	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142	20:192\$689
1894...	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557	20:028\$608
1895...	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749	24:956\$241
1896...	253	18:066	33:190	146:536	197:792	3:237	92:891	13:023\$541	4:223\$850	112:433\$039	24:033\$502
Sommam	3:669	222:474	520:580	2.157:567	2.900:621	41:568	1.272:854	184:367\$718	28:296\$820	1.563:179\$519	329:200\$328

Obser

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

Caminho de Ferro do

(Via re

Anos	Número medio de quilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros
1884...	31	21:753	95:691	-	117:444	791	9:120	-5-	-5-	29:925\$585	3:159\$155
1885...	34	30:290	95:560	-	125:850	964	14:256	-5-	-5-	29:805\$085	3:978\$338
1886...	34	31:335	106:908	-	138:243	1:191	16:096	-5-	405\$320	32:810\$730	3:456\$390
1887...	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-5-	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888...	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-5-	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889...	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-5-	474\$140	38:036\$120	4:447\$309
1890...	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-5-	773\$580	39:062\$435	4:909\$3910
1891...	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-5-	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$3653
1892...	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-5-	961\$860	38:601\$480	4:612\$460
1893...	34	32:679	146:257	-	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897\$575	988\$260	37:272\$3077	3:960\$095
1894...	34	32:574	149:682	-	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:335\$792	4:400\$3983
1895...	34	33:442	156:002	-	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$3637
1896...	34	37:629	163:206	-	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
Sommam	439	427:889	1.712:800	-	2.140:689	17:174	287:727	12:151\$984	9:641\$140	475:263\$523	56:652\$278

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25k,299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guimaraes

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a receita e a despesa do tráfego
38:740\$601	102:620\$5560	1:946\$905	104:567\$465	99:452\$363	3:168\$197	808\$035	24\$946	783\$089	0,97
102:472\$501	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	853\$327	166\$029	687\$298	0,80
122:257\$397	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	949\$438	367\$927	581\$511	0,61
155:899\$493	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	1:061\$363	408\$377	652\$986	0,61
174:122\$574	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	1:217\$689	556\$898	660\$791	0,54
164:191\$533	307:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	1:216\$635	563\$082	653\$553	0,54
170:445\$524	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	1:258\$023	629\$267	628\$756	0,50
226:641\$985	373:492\$296	14:261\$105	387:753\$401	172:725\$784	200:766\$512	1:476\$253	793\$543	682\$710	0,46
199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	1:397\$329	714\$686	682\$643	0,49
154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	1:158\$547	507\$875	650\$672	0,56
162:302\$5930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	1:111\$342	475\$711	635\$631	0,57
169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	1:135\$380	512\$230	623\$600	0,54
160:775\$001	275:589\$166	11:321\$176	286:910\$342	155:811\$402	119:777\$764	1:089\$285	473\$430	615\$855	0,56
159:308\$941	291:026\$931	11:588\$753	302:615\$684	161:426\$224	129:600\$707	1:150\$304	512\$256	638\$048	0,55
166:749\$696	303:216\$237	16:401\$499	319:617\$736	167:016\$973	136:199\$264	1:198\$483	538\$337	660\$146	0,55
2.327:525\$680	4.219:905\$527	143:645\$164	4.363:550\$691	2.390:165\$912	1.829:739\$615	1:150\$151	498\$703	651\$448	0,57

Medias

vações

tensão de 252¹,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.
202¹,20714 entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e Figueira da Foz, não

Junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

BOUGABO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	1:240\$193	401\$644	838\$549	0,68
9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	1:347\$256	436\$236	911\$020	0,68
11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	1:516\$381	650\$884	865\$497	0,57
14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	1:651\$824	785\$667	869\$3157	0,52
14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	1:665\$387	835\$331	830\$056	0,50
14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	1:720\$980	903\$672	817\$308	0,47
17:197\$587	60:926\$395	484\$075	61:410\$470	28:893\$573	32:032\$822	1:791\$952	942\$141	849\$811	0,47
20:351\$336	63:565\$276	444\$415	64:009\$691	27:546\$159	36:019\$117	1:869\$567	1:059\$386	810\$181	0,43
21:903\$743	63:135\$915	719\$372	63:855\$287	25:920\$547	37:215\$368	1:856\$938	1:094\$569	762\$369	0,41
21:088\$209	62:824\$984	669\$985	63:494\$969	25:591\$106	37:233\$878	1:847\$793	1:095\$114	752\$679	0,41
22:590\$074	66:919\$474	700\$741	67:620\$215	24:879\$115	42:040\$359	1:968\$219	1:236\$481	731\$738	0,37
24:500\$949	71:019\$558	690\$317	71:709\$875	24:275\$086	46:741\$472	2:088\$810	1:374\$837	713\$973	0,34
205:760\$758	737:676\$559	7:648\$665	745:325\$224	355:424\$793	382:251\$766	1:680\$356	870\$732	809\$624	0,48

Medias

vações

rões, na extensão total de 33¹,421, em 14 de abril de 1884.

pectiva cobrança.

Junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

RAMAL DE

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		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	—\$—	597\$476	186\$393
1886...	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870	819\$837
1887...	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915	966\$794
1888...	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$548	628\$540	3:339\$997	1:044\$755
1889...	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932	1:476\$410
1890...	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672	1:281\$313
1891...	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511	1:615\$524
1892...	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849	1:702\$226
1893...	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060	1:651\$092
1894...	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219\$539	2:381\$620	3:528\$518	1:559\$765
1895...	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237\$985	2:453\$220	3:645\$002	1:639\$412
1896...	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288\$996	2:813\$310	4:666\$785	1:780\$438
Somma	23	174:983	417:163	1.042:459	1.634:605	30:648	268:900	2:875\$762	17:919\$310	30:795\$587	15:723\$959

Obser

Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885, na extensão approximada de 1¹,7.

(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 rendimento.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

Caminho de Ferro de Lisboa

Annos	Número medio de ki- lometros explora- dos	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		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	420:298	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251	4:339\$457
1888...	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630	9:146\$439
1889...	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057	9:660\$892
1890...	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739	16:661\$323
1891...	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406	14:482\$938
1892...	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$486
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:411\$514
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353	14:835\$503
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072\$859	1:879\$520	141:430\$436	13:689\$106
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568\$639	2:445\$300	154:006\$709	15:039\$809
Somma	732	780:897	1.849:155	3.180:803	5.810:855	29:487	2.048:044	112:894\$575	13:918\$530	1.502:782\$861	120:349\$467

Obser

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

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra 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 30 de

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
1:277\$394	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	1:167\$883	893\$380	2:061\$263	893\$380	1:167\$883	0,57
4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	3:751\$642	842\$431	2:909\$211	0,77
3:574\$327	8:254\$036	202\$930	8:456\$966	6:413\$205	1:840\$831	4:127\$018	920\$416	3:206\$602	0,78
3:178\$675	7:563\$427	124\$450	7:687\$877	6:020\$928	1:542\$499	3:781\$713	771\$249	3:010\$464	0,80
6:278\$424	11:452\$766	278\$744	11:731\$510	7:902\$551	3:550\$215	5:726\$383	1:775\$108	3:951\$275	0,69
7:224\$335	12:633\$320	36\$234	12:669\$554	9:034\$035	3:599\$285	6:316\$660	1:799\$643	4:517\$017	0,71
7:869\$838	13:277\$873	213\$000	13:490\$873	9:067\$308	4:210\$565	6:638\$936	2:105\$282	4:583\$3654	0,68
6:729\$882	12:100\$3957	58\$000	12:158\$957	8:758\$110	3:342\$847	6:050\$478	1:671\$423	4:379\$3055	0,72
6:931\$323	12:195\$475	103\$457	12:298\$932	8:234\$231	3:961\$214	6:097\$737	1:980\$622	4:117\$115	0,68
6:673\$642	11:761\$925	66\$723	11:828\$648	8:368\$387	3:393\$538	5:880\$962	1:696\$769	4:184\$193	0,71
6:310\$759	11:595\$173	69\$324	11:664\$497	8:105\$276	3:489\$897	5:797\$586	1:744\$948	4:052\$638	0,70
7:132\$302	13:579\$525	149\$398	13:728\$923	8:246\$395	5:333\$130	6:789\$762	2:666\$565	4:123\$197	0,61
67:459\$479	123:979\$025	1:542\$067	125:521\$090	87:136\$731	36:842\$294	5:390\$392	1:601\$839	3:788\$553	0,70
Medias									

vações

do tráfego anual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes						
53:832\$259	182:835\$967	4:299\$959	187:065\$925	70:173\$317	112:662\$650	2:770\$242	1:707\$010	1:063\$232	0,38
124:013\$058	290:196\$127	4:500\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	3:921\$569	2:377\$723	1:543\$846	0,39
112:139\$297	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	4:045\$841	1:961\$784	2:084\$057	0,51
88:324\$371	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	3:786\$520	1:623\$620	2:162\$900	0,57
109:915\$611	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:510\$921	108:082\$034	3:791\$5918	1:460\$568	2:331\$350	0,61
84:695\$673	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	3:168\$712	1:281\$274	1:877\$438	0,59
76:484\$900	227:958\$177	1:933\$6827	229:892\$004	136:852\$734	91:105\$443	3:080\$516	1:231\$155	1:849\$361	0,60
71:220\$049	223:919\$905	1:270\$243	225:190\$148	131:086\$213	92:833\$692	3:025\$944	1:254\$509	1:771\$435	0,59
101:120\$249	256:239\$791	1:551\$972	257:771\$763	143:752\$915	112:486\$876	3:462\$700	1:520\$093	1:942\$607	0,56
110:741\$098	279:787\$616	3:078\$139	282:865\$755	125:234\$718	154:552\$898	3:780\$914	2:088\$553	1:692\$361	0,45
932:486\$565	2.555:618\$893	29:347\$111	2.584:966\$004	1.347:809\$645	1.207:809\$248	3:491\$283	1:650\$013	1:841\$270	0,52
Medias									

vações

de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74¹,342 até aos limites da concessão, alem das estações de

do tráfego anual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros
1887...	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695	1:435\$650
1888...	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	86:869\$900	6:920\$901
1889...	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	109:233\$468	9:606\$354
1890...	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	115:528\$626	10:962\$444
1891...	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720	12:832\$5050
1892...	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391	12:349\$719
1893...	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$404	105:535\$404	13:584\$531
1894...	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681\$812	2:944\$360	101:072\$711	14:794\$500
1895...	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365\$001	3:396\$060	102:974\$842	16:816\$107
1896 ..	168	25:368	69:837	283:877	379:082	5:225	121:395	10:136\$267	4:254\$880	114:196\$801	17:649\$169
Somma	1:505	198:501	467:443	1.876:787	2.542:731	40:434	834:479	81:728\$030	21:861\$5590	979:342\$5558	116:951\$425

Obscr

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96¹,55885, em 1 de agosto junho de 1891 o ramal de Alfarcelos; sendo a extensão total approximada da linha de 167¹,60848.

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

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Vedras
Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1894 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1895 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁
Em 1896 — todo o anno, na totalidade da linha até à F₁

Somma.....

Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a companhia real tinha de entregar ao estado pela linha ameri

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totais						
7:853:701	34:782:5046	804:5767	35:586:5813	21:082:5531	13:699:5515	869:5551	342:5488	527:5063	0,61
54:493:5681	148:284:5482	60:234:5826	208:519:5308	129:541:5542	18:742:5940	1:158:5472	146:5429	1:012:5043	0,87
90:137:5562	208:977:5384	86:817:5291	295:794:5675	157:632:5003	51:345:5381	1:297:5996	318:5915	979:5081	0,75
86:482:5765	212:973:5835	101:141:5065	314:114:5900	213:572:5139	— 598:5304	1:267:5702	— 3:5561	1:271:5263	1,00
81:240:5793	207:241:5563	103:610:5088	310:851:5651	213:451:5589	— 6:210:5026	1:233:5581	— 36:5964	1:270:5545	1,93
85:168:5119	202:787:5229	101:418:5088	304:205:5317	179:375:5160	23:412:5069	1:207:5067	139:5358	1:067:5709	0,88
77:203:5905	196:323:5840	102:230:5553	298:554:5393	179:294:5337	17:029:503	1:168:5594	101:5366	1:067:5228	0,91
80:015:5105	195:882:5316	101:676:5281	297:558:5597	171:915:5154	23:967:5162	1:165:5966	142:5662	1:023:5304	0,88
93:467:5109	213:258:5058	101:840:5087	315:098:5145	178:243:5779	35:014:5279	1:269:5393	208:5418	1:060:5975	0,84
99:382:5776	231:228:5746	103:108:5997	334:337:5743	193:121:5995	38:106:5751	1:376:5362	226:5826	1:149:5536	0,84
755:445:5516	1.851:739:5499	862:882:5043	2.714:621:5542	1.637:230:5229	214:509:5270	1:230:5391	142:5531	1:087:5860	0,88
Medias									

vações

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

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

^a Leirin	57:935:5310
gueira da Foz e a Alfarellos	81:936:5400
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
843:827:5326	

casa de S. Martinho do Porto à Marinha Grande, nos termos do artigo 29.^o do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1887...	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346:5583	102:900	2:699:114	1:066:983
1888...	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275:684	437:230	10:261:562	2:707:5051
1889...	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505:4409	207:650	11:361:160	2:358:505
1890...	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649:684	301:660	12:879:614	3:849:467
1891...	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632:647	526:150	12:758:638	3:447:424
1892...	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698:046	531:600	10:765:558	3:415:608
1893...	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657:587	595:490	11:125:774	2:548:536
1894...	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570:506	605:480	11:084:216	2:715:696
1895...	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582:466	618:3240	11:258:871	2:409:5152
1896...	55	1:948	4:370	21:281	27:549	415	19:727	1:558:015	746:730	11:110:259	2:442:5326
Somma	509	19:359	38:729	206:086	264:174	4:989	166:117	14:476:827	4:678:130	105:304:466	26:960:348

Obser

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

(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.....

Em 1894 — todo o anno.....

Em 1895 — todo o anno.....

Em 1896 — todo o anno.....

Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

RAMAL DE SANTA A

(Dupla

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1888...	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711:782	-5-	8:691:333	392:5451
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867:227	-5-	9:323:858	577:5144
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807:167	-5-	9:144:5928	756:5781
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633:369	-5-	4:309:4113	878:5460
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288:083	-5-	14:122:544	2:878:5039
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533:621	-5-	20:656:746	2:847:5020
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774:699	-5-	25:649:749	2:712:5744
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137:821	-5-	30:107:413	2:887:5560
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374:702	-5-	31:714:516	2:891:5752
Somma	69	229:364	559:752	1.442:693	2.231:809	30:580	584:251	12:127:971	-5-	154:653:811	16:821:5951

Obser

Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0^h8, em 5 de setembro de 1891.A segunda via n'este ramal foi aberta á exploração, entre Campolide e a bifurcação de Chellas, em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação e a bifurcação de 7^h3.

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
4:564:5330	8:330:5427	15:206:5561	23:536:5988	7:144:5711	1:185:5716	595:5030	84:5694	510:5336	0,86
18:388:5268	31:356:5881	59:163:5252	90:520:5133	41:767:5317	— 10:410:5436	570:5125	— 189:5280	759:5405	1,33
21:898:5071	35:617:5536	58:154:5114	93:771:5650	40:595:5417	— 4:977:5881	647:5591	— 90:5507	738:5098	1,14
21:761:5725	38:490:5806	57:601:5473	96:092:5279	32:782:5413	5:708:5393	699:5833	103:5789	596:5044	0,85
21:685:5079	37:890:5841	59:321:5855	97:212:5696	27:962:5194	9:928:5647	688:5924	180:5521	508:5403	0,74
24:170:5345	38:351:5511	57:837:5956	96:189:5467	25:502:5897	12:848:5614	697:5300	233:5611	463:5689	0,66
26:602:5437	40:276:5547	57:454:5615	97:731:5162	25:444:5099	14:832:5448	732:5301	269:5681	462:5620	0,63
23:768:5725	37:568:5637	60:290:5698	97:859:5335	25:177:5711	12:390:5926	683:5066	225:5289	457:5777	0,67
23:914:5407	37:582:5430	59:212:5044	96:794:5474	24:171:5636	13:410:5794	683:5317	243:5833	439:5484	0,64
24:825:5031	38:377:5616	59:563:5830	97:941:5446	24:633:5497	13:744:5119	697:5774	249:5893	447:5881	0,64
211:578:5418	343:843:5232	543:806:5398	887:649:5630	275:181:5892	68:661:5340	675:5527	134:5895	540:5632	0,80

Medias

váções

e Mirandella, na extensão de 54¹,67955, em 29 setembro de 1887.

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

15:206:5561
59:123:5612
58:009:5544
57:501:5148
59:222:5135
57:631:5603
57:221:5275
59:929:5188
58:940:5211
58:487:5617

541:272:5894

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
6:195:5500	15:279:5284	236:5705	15:515:5989	5:554:5495	9:724:5789	3:055:5857	1:944:5958	1:110:5899	0,36
9:506:5270	19:407:5272	451:5164	19:858:5436	8:940:5160	10:467:5112	2:425:5909	1:308:5389	1:117:5520	0,46
8:848:5422	18:750:5131	50:5328	18:800:5459	8:793:5680	9:956:5451	2:343:5766	1:244:5556	1:099:5210	0,47
9:959:5409	15:147:5282	219:5000	15:366:5282	11:161:5675	3:985:5607	1:893:5410	498:5201	1:395:5209	0,74
10:783:5510	27:784:5093	116:5000	27:900:5093	15:007:5514	12:776:5279	3:473:5012	1:597:5035	1:875:5977	0,54
9:431:5741	32:935:5507	279:5400	33:214:5907	17:721:5453	15:214:5054	4:116:5939	1:901:5757	2:215:5182	0,54
9:904:5771	38:267:5264	217:5081	38:484:5345	26:211:5758	12:055:5506	4:783:5408	1:506:5938	3:276:5470	0,68
12:373:5489	45:368:5462	271:5243	45:639:5705	29:908:5667	15:459:5795	5:671:5057	1:932:5474	3:738:5583	0,66
15:836:5584	50:442:5852	554:5957	50:997:5809	28:273:5557	22:169:5295	6:305:5357	2:771:5162	3:534:5195	0,56
92:839:5696	263:382:5147	2:395:5878	265:778:5025	151:573:5259	111:808:5888	3:817:5133	1:620:5419	2:196:5714	0,58

Medias

váções

aproximada de 7 quilometros: entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1¹,9 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 das expeditoras ou destinatarias da companhia real.

mento do trafego annual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

RAMAL DE

(Dupla via entre

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sôllo	Passageiros	Grande velocidade
1889...	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813:354	93800	16:127:3962	167:3864
1890...	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:642:3427	57:3210	57:965:3200	1:049:303
1891...	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970:3963	156:340	76:586:3746	3:087:571
1892...	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031:3563	194:3740	57:437:3251	2:083:3454
1893...	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974:3789	259:340	55:102:3599	2:065:3565
1894...	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152:3162	305:3040	57:577:3093	2:873:3411
1895...	25	56:155	201:785	375:018	630:958	599	15:817	4:202:3301	375:3280	78:455:3738	2:761:3569
1896...	27	75:372	343:242	784:970	1.203:584	865	41:154	7:024:3002	1:235:3810	134:543:3541	3:767:3528
Somas	172	353:118	1.497:394	2.449:597	4.300:109	3:706	71:902	28:111:3561	2:593:3590	533:796:3130	17:762:3268

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^{1/2}. A ligação, tambem provisoria, entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra, Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cerca de 3 kilómetros.

A via dupla foi aberta á exploração entre Caxias e Estoril, em 1 de outubro de 1890, entre Estoril e Cascaes em 21 de maio de 1892, e

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju

LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sôllo	Passageiros	Grande velocidade
1890...	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206:3163	93:800	23:767:3552	531:3623
1891...	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077:3785	503:3420	39:609:3293	2:905:322
1892...	4	98:965	224:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426:3668	2:904:3160	45:684:3610	5:953:3002
1893...	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746:3087	4:196:3770	51:459:3502	7:459:3550
1894...	4	128:932	326:797	532:017	987:646	7:566	—	2:994:3366	4:773:3600	56:108:3991	8:393:3100
1895...	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	—	3:287:3502	5:074:3400	61:916:3536	8:804:3032
1896...	4	78:052	305:059	694:372	1.077:483	9:003	—	3:303:3210	6:564:3430	62:166:3826	8:814:3646
Somas	26	660:976	1.691:932	3.057:508	5.410:416	39:822	—	18:041:3781	14:110:3580	340:713:3310	42:861:3275

Obser

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju

CASCAES

Belem e Cascaes)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
-	16:295:5826	380:3945	16:676:5771	15:035:5718	1:260:5108	3:259:5165	252:5022	3:007:5143	0,92
4:5590	59:019:5093	159:5598	59:178:5691	62:301:5678	—3:282:5585	3:106:5268	—172:5767	3:279:5035	1,05
114:5169	79:738:5489	1:166:5000	80:904:5489	77:346:5090	2:392:5399	3:522:5437	99:5683	3:222:5754	0,97
1:943:5402	61:419:5107	257:5000	61:676:5107	62:583:5853	—1:164:5746	2:559:5129	—48:5531	2:607:5660	1,02
3:599:5502	60:768:5666	515:5516	61:284:5182	51:785:5129	8:983:5537	2:532:5028	374:5314	2:157:5714	0,85
4:637:5486	65:087:5990	369:5228	65:457:5218	51:295:5145	13:792:5845	2:712:5000	574:5702	2:137:5298	0,79
5:624:5977	86:842:5284	519:5202	87:361:5486	81:017:5157	5:825:5127	3:473:5691	233:5005	3:240:5686	0,93
11:209:5021	149:520:5090	1:644:5975	151:165:5065	95:753:5013	53:767:5077	5:537:5781	1:991:5373	3:546:5408	0,64
27:133:5147	578:691:5545	5:012:5464	583:704:5009	497:117:5783	81:573:5762	3:364:5485	474:5266	2:890:5219	0,86
Medias									

vações

kilometres (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 0¹,6, teve logar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu á exploração provisoria o troço entre entre Pedrouços e Belem em 25 de junho de 1896.

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

nhº de 1897.—Joaquim F. Poças Leitão.

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
-	24:299:5175	65:5876	24:365:5051	14:935:5560	9:363:5615	12:149:5587	4:681:5807	7:467:5780	0,61
-	42:514:5615	624:5000	43:138:5615	29:734:5201	12:780:5414	10:628:5653	3:195:5103	7:433:5550	0,70
-	51:637:5612	227:5000	51:864:5612	44:328:5255	7:309:5357	12:909:5403	1:827:5339	11:082:5064	0,86
-	58:919:5052	499:5825	59:418:5877	43:005:5835	15:913:5217	14:729:5763	3:978:5304	10:751:5459	0,73
-	64:502:5091	365:5905	64:867:5996	46:643:5336	17:858:5755	16:125:5523	4:464:5689	11:660:5834	0,72
-	70:720:5568	422:5815	71:143:5383	48:997:5830	21:722:5738	17:680:5142	5:430:5685	12:249:5457	0,69
-	70:981:5472	780:5917	71:762:5389	50:511:5019	20:470:5453	17:745:5368	5:117:5613	12:627:5755	0,71
-	383:574:5585	2:986:5338	386:560:5923	278:156:5036	105:418:5549	14:752:5869	4:054:5560	10:698:5309	0,72
Medias									

vações

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3¹,342.

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

nhº de 1897.—Joaquim F. Poças Leitão.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	Do sello		
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117:792	54:220	1:604:115	192:744
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345:040	448:510	19:128:753	2:551:468
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285:145	456:780	16:431:762	2:3:3:5115
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262:494	479:820	15:713:888	2:202:692
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167:762	460:980	14:155:724	2:579:673
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292:909	550:180	15:289:164	2:740:845
1896..	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332:705	723:470	16:189:788	3:411:862
Somma	305	28:802	57:040	205:169	291:011	2:538	59:461	7:803:847	3:173:960	98:513:194	16:012:399

Obser

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

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

Em 1890 - trinta e sete dias.....
 Em 1891 - todo o anno.....
 Em 1892 - todo o anno.....
 Em 1893 - todo o anno.....
 Em 1894 - todo o anno.....
 Em 1895 - todo o anno.....
 Em 1896 - todo o anno.....

Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

CAMINHO DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	Do sello		
1891...	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907:681	313:5320	19:808:5032	3:859:5725
1892...	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309:5132	1:232:5070	40:962:5713	7:878:5869
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877:5905	1:746:5320	52:876:5171	8:946:5901
1894...	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092:5388	2:035:5440	57:137:5199	9:316:5178
1895...	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790:5923	2:391:5160	59:649:5678	11:063:5845
1896...	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372:5465	2:771:5450	62:359:5100	9:909:5209
Somma	1:048	41:670	107:301	406:252	555:223	7:693	220:112	32:350:5494	10:489:5760	292:792:5893	50:974:5727

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165¹,086, 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 importancias de garantia de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a por
 a extensão total provisoria da linha para este efeito em 202¹,71349.

As garantias de juro liquidadas n'este mappa são:

Em 1891—cento e desesete dias.....
 Em 1892—todo o anno.....
 Em 1893—todo o anno.....
 Em 1894—todo o anno.....
 Em 1895—todo o anno.....
 Em 1896—todo o anno.....

Somma.....

(b) A verba annual da garantia de juro para o total da linha garantida é de 401:111:5861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976:5073 réis, importancia de multas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

SANTA COMBA DÃO A VIZEU
duzida)

Rendimentos (liquido de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
995:959	2:792:818	6:315:789	9:108:607	5:574:827	— 2:781:8409	558:5563	— 556:8282	1:114:845	1,99
8:628:799	30:309:8020	62:369:8176	92:678:8196	30:130:8934	178:8086	606:8180	3:8562	602:8618	0,99
9:814:825	28:579:8402	62:453:8776	91:083:8178	28:081:8879	547:8523	571:8588	10:8950	560:8638	0,98
11:506:848	29:423:8228	62:516:8716	91:939:8944	26:759:8629	2:663:8599	588:8465	53:8272	535:8193	0,91
9:326:8104	26:061:8501	62:633:8066	88:694:8567	28:628:8299	— 2:566:8798	521:8230	— 51:8336	572:8566	1,10
10:679:8498	28:709:8507	62:551:8546	91:261:8053	28:228:8741	480:8766	574:8190	9:8615	564:8575	0,98
11:186:8649	30:788:8299	62:615:8098	93:403:8397	25:841:8510	4:946:8789	615:8766	98:8936	516:8830	0,84
62:138:8182	176:663:8775	381:455:8167	558:118:8942	173:195:8219	3:468:8556	579:8225	11:8372	567:8853	0,98
Medias									

vacções

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

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

6:315:8789
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
380:142:8685

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (liquido de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
18:829:8321	42:497:8078	99:971:8135	142:468:8213	61:751:8178	— 19:254:8100	817:8252	— 370:8271	1:187:8523	1,45
45:490:8391	94:331:8973	310:339:8570	404:671:8543	157:090:8267	— 62:758:8294	571:8709	— 380:8353	952:8062	1,66
66:877:8161	128:700:8233	310:186:8532	438:886:8765	162:093:8696	— 33:393:8463	660:8001	— 171:8249	831:8250	1,26
69:195:8730	135:649:8107	310:711:8074	446:360:8181	165:015:8398	— 29:366:8291	639:854	— 138:8520	778:8374	1,21
79:581:8491	150:295:8014	396:034:8352	546:329:8366	166:392:8196	— 16:097:8182	708:8939	— 75:8930	784:8869	1,10
91:271:8117	163:539:8426	402:911:8071	566:450:8497	152:620:8491	— 10:918:8935	771:8412	— 51:8504	719:8907	0,93
371:245:8211	715:012:831	1.830:153:8734	2.545:166:8565	864:963:8226	— 149:950:8395	682:8264	— 143:8082	825:8346	1,21
Medias									

vacções

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

trafego annual.
tarifa de 26 de março de 1892, para este efeito e extensão das duas secções em 157^k,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o acordo de 11 de abril de 1896

99:851:8135
309:941:8570
309:094:8735
309:941:8570
(b) 395:155:8786
401:111:8860

1.824:576:8658

devidas pela companhia real, liquidadas segundo o acordo de 11 de abril de 1896.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

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

Anos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêlo		
1877...	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819:009	-	1.214:912:015	171:016:5080
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950:5271	-	1.289:246:3083	185:975:5552
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958:5442	-	1.319:351:5446	228:311:5101
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194:5077	-	1.403:166:5097	224:850:5225
1881...	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727:5276	-	1.436:294:5157	248:828:5844
1882...	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345:5439	-	1.597:533:5514	267:964:5327
1883...	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813:5182	-	1.648:596:5997	279:034:5793
1884...	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:243	122:169:5813	-	1.672:036:5478	301:789:5812
1885...	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442:5337	-	1.615:802:5629	276:658:5786
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	327:012:5425
1887...	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857:5743	24:497:5200	2.016:000:5768	362:255:5449
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	388:623:5231
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	394:709:5124
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	432:606:5272
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	457:853:5101
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	422:166:5206
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	2.470:382:5384	425:899:5402
1894...	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059:5497	82:231:5800	2.460:639:5924	441:721:5173
1895...	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709:5916	89:855:5680	2.585:091:5588	450:013:5877
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714:5767	105:089:5388	2.729:469:5190	453:054:5661
Somma	34:438	7.526:543	23.515:462	50.314:010	81.356:015	1.036:466	22.892:437	2.912:280:5516	667:172:5794	39.509:198:5419	6.760:344:5447

Pelas disposições do artigo 214.^o do regulamento do imposto do sêlo, de 26 de novembro de 1895, elaborado para execução da carta de lei

(a) Desde o anno de 1887 são incluidas n'estas verbas as importâncias das garantias de juros pagas pelo estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho

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

Anos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêlo		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099:5800	-	819:942:5660	122:043:5340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646:5990	-	850:472:5678	140:718:5922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062:5428	-	829:459:5427	170:117:5376
1880...	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804:5194	-	866:408:5201	173:114:5738
1881...	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627:5709	-	885:221:5535	165:614:5148
1882...	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673:532	-	1.013:702:5622	184:688:5194
1883...	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312:5840	-	1.055:729:5884	193:437:5293
1884...	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825:5576	-	1.045:944:5220	202:198:5907
1885...	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022:5170	-	1.009:820:5013	183:433:5929
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	226:819:5991
1887...	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451:5308	13:542:5020	1.356:183:5689	249:645:5422
1888...	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084:5491	14:299:5700	1.520:071:5085	269:900:5676
1889...	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303:5134	15:441:5640	1.641:317:5035	265:018:5118
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	283:631:5214
1891...	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721:5226	44:190:5350	1.747:783:5575	294:751:5286
1892...	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651					

tuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, até 31 de dezembro de 1896

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
1.207:312:633	2.593:240:6734	22:594:6830	2.615:835:6564	937:065:6725	1.656:175:6009	2:723:5992	1:739:6680	984:6312	0,36
1.181:055:6087	2.656:276:6722	28:989:6070	2.685:265:6792	1.058:025:6613	1.598:256:6109	2:619:602	1:576:6189	1:043:6413	0,40
1.323:672:698	2.871:335:6245	18:324:6010	2.889:659:6255	1.194:098:6625	1.677:236:620	2:612:680	1:526:6148	1:086:6532	0,41
1.562:082:6151	3.210:098:6473	15:108:6962	3.225:202:6435	1.250:468:6647	1.959:629:6826	2:727:6356	1:664:6936	1:062:6420	0,39
1.601:865:6172	3.286:988:6173	106:047:6881	3.393:036:6054	1.352:821:6465	1.934:166:6708	2:687:644	1:581:6494	1:106:6150	0,41
1.674:053:6743	3.539:551:6584	42:295:6665	3.581:847:6249	1.588:821:6613	1.950:729:6971	2:610:6288	1:438:6591	1:171:6697	0,45
1.736:687:6348	3.664:319:6138	38:328:6236	3.702:647:6374	1.582:668:6370	2.081:650:6768	2:465:6894	1:400:6841	1:065:6053	0,43
1.809:066:6683	3.782:892:6973	31:530:6284	3.814:423:6257	1.576:837:6982	2.206:054:6991	2:480:6585	1:446:6593	1:033:6992	0,42
1.860:813:800	3.753:275:6215	62:098:6175	3.815:373:6390	1.620:766:6558	2.132:508:6657	2:454:6725	1:394:6708	1:060:6017	0,43
1.949:999:6482	4.099:799:6894	80:131:6309	4.179:931:6203	1.642:137:6100	2.457:662:6794	2:679:6607	1:606:6315	1:078:6292	0,40
2.051:131:6898	4.429:388:6115	95:347:6501	4.521:735:6616	1.793:027:6072	2.636:361:6043	2:610:6128	1:553:6542	1:056:6586	0,40
2.259:235:6196	4.881:110:6233	183:672:6677	5.061:782:6910	2.063:289:6225	2.817:821:6008	2:592:6198	1:496:6453	1:095:6745	0,42
2.556:678:6011	5.396:998:6727	244:288:6607	5.641:287:6334	2.364:090:6741	3.032:907:6986	2:701:6200	1:517:6972	1:183:6228	0,44
2.508:500:6438	5.466:608:6268	194:909:6421	5.661:517:6689	2.671:961:6902	2.794:646:6366	2:624:6392	1:341:6645	1:282:6747	0,49
2.200:977:6016	5.248:260:6301	383:935:6759	5.634:196:6060	2.792:202:6677	2.456:057:624	2:399:6753	1:123:6026	1:276:6727	0,53
2.339:224:6973	5.195:483:6201	563:481:6655	5.758:964:6856	2.736:746:6307	2.458:736:6894	2:258:6906	1:069:6016	1:189:6890	0,53
2.416:019:6031	5.312:300:6817	592:023:6211	5.904:324:6028	2.641:973:6458	2.670:327:6359	2:276:6050	1:144:6099	1:131:6951	0,50
2.404:400:6637	5.306:761:6734	626:589:6801	5.933:351:6535	2.698:773:6964	2.607:987:6770	2:255:6317	1:108:6367	1:146:6950	0,51
2.558:522:6795	5.588:628:6260	692:193:6825	6.280:822:6085	2.753:627:6327	2.835:000:6933	2:374:6098	1:204:6333	1:169:6765	0,49
2.691:076:6005	5.873:599:6856	694:998:6851	6.568:598:6707	2.752:666:6462	3.120:933:6394	2:490:6924	1:323:6551	1:167:6373	0,47
39.887:374:6797	86.156:917:663	4.718:884:6730	90.875:802:6393	39.072:065:6833	47.084:851:6830	2:501:6797	1:367:6235	1:134:6562	0,45

Medias

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

19 de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

de interesse geral, em leito proprio no continente do reino, de via larga, Janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1896

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
919:567:610	1.861:553:6110	19:619:6145	1.881:172:6755	569:604:6339	1.291:949:6271	3:700:6902	2:568:6488	1:132:6414	0,31
875:735:6353	1.866:926:6953	27:391:6855	1.894:318:6808	598:497:6872	1.268:429:6081	3:689:6579	2:506:6777	1:182:6802	0,32
958:856:6762	1.958:433:6565	16:159:6390	1.974:592:6955	597:507:6568	1.360:925:6997	3:870:6422	2:689:6577	1:180:6845	0,31
1.052:461:6018	2.091:983:6957	9:000:6000	2.100:983:6957	658:871:6596	1.433:112:6361	3:831:6472	2:624:6748	1:206:6724	0,31
1.103:451:6626	2.154:287:6309	100:576:6771	2.254:864:6080	712:100:6200	1.442:187:6109	3:727:6141	2:495:6134	1:232:6007	0,33
1.159:609:6590	2.358:000:6406	37:856:6755	2.395:857:6161	934:425:6308	1.423:575:6098	3:344:6681	2:019:6255	1:325:6426	0,40
1.228:924:6770	2.478:091:6947	30:326:6096	2.508:418:6043	952:194:6750	1.525:897:6197	2:982:6060	1:836:6218	1:145:6842	0,38
1.280:674:6671	2.528:817:6798	25:526:6289	2.554:344:6087	901:859:6867	1.626:957:6931	3:043:6102	1:957:6831	1:085:6271	0,36
1.301:095:6289	2.491:349:6231	55:193:6124	2.549:542:6355	885:534:6846	1.608:814:6385	2:998:6016	1:988:6671	1:064:6345	0,35
1.375:658:6427	2.793:321:6936	69:516:6619	2.862:838:6555	943:749:6230	1.849:572:6706	3:353:6327	2:220:6375	1:132:6952	0,34
1.431:286:6988	3.037:116:6099	69:702:6815	3.106:818:6914	1.053:024:6427	1.984:091:6672	3:234:6416	2:112:6984	1:121:6432	0,35
1.604:989:6703	3.394:961:6464	116:820:6215	3.511:781:6679	1.210:378:6551	2.184:582:6913	3:264:6386	2:100:6561	1:163:6825	0,36
1.786:971:6597	3.693:306:6750	172:501:6414	3.865:808:6164	1.472:863:6453	2.220:443:6297	3:416:6565	2:054:6064	1:362:6501	0,40
1.738:546:6339	3.710:080:6415	120:143:6184	3.830:223:6599	1.647:954:6414	2.062:126:6001	3:360:6580	1:867:6868	1:492:6712	0,44
1.439:061:6678	3.481:596								

N.^o

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados (a)	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	421	42:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719:5209	-	352:026:5655	47:901:5746
1878...	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303:5281	-	399:146:5945	44:180:5350
1879...	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896:5014	-	452:604:5449	57:156:5156
1880...	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389:5883	-	502:158:5426	79:463:5867
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099:5567	-	506:780:5232	78:364:5431
1882...	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672:5107	-	537:718:5832	77:593:5073
1883...	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500:5342	-	545:010:5377	79:832:5404
1884...	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344:5237	-	545:915:5559	88:540:5500
1885...	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420:5167	-	527:306:5690	83:308:5879
1886...	606	76:945	180:722	754:416	1.012:983	13:375	309:921	54:143:5059	9:472:5300	548:255:5266	90:385:5129
1887...	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069:5852	9:663:5760	566:804:5665	99:707:5474
1888...	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039:5512	9:557:5670	608:616:5878	105:885:5939
1889...	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193:5450	11:202:5330	695:945:5718	117:647:5232
1890...	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504:5891	16:168:5140	722:633:5647	133:822:5167
1891...	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495:5886	33:666:5010	716:620:5103	144:678:5910
1892...	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142:5770	34:295:5296	681:952:5731	137:538:5515
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485:5786	33:565:5290	704:231:5105	136:977:5090
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437:5034	31:997:5320	697:268:5838	143:548:5684
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742:5483	34:183:5940	722:821:5964	143:368:5194
1896...	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	79:549:5047	39:687:5100	758:870:5039	153:596:5271
Somma	13:553	1.609:620	3.891:825	15.742:013	21.243:458	290:397	6.383:259	1.164:148:5577	263:459:5156	11.792:689:5119	2.034:497:5010

(a) N'estas extensões está incluida em duplicado a distancia kilometrica, ou 8^{1/4} entre Porto (Campanhã) e Ermezinde e desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju

N.^o

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-	-	42:942:5700	1:071:5000
1878...	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-	-	39:626:5460	1:076:5280
1879...	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-	-	37:287:5570	1:037:5570
1880...	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-	-	34:599:5470	1:271:5620
1881...	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-	-	44:292:5390	4:850:5265
1882...	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-	-	46:112:5060	5:683:5060
1883...	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-	-	47:856:5736	5:765:5096
1884...	88	44:661	340:214	-	384:905	4:823	24:613	-	-	80:176:5699	11:050:5405
1885...	91	53:954	354:315	-	408:269	3:933	34:888	-	-	78:675:5926	9:915:5978
1886...	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-	1:145:5490	83:689:5203	9:807:5305
1887...	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346:5583	1:291:5420	93:012:5414	12:902:5553
1888...	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275:5684	1:579:5880	104:563:5843	12:836:5616
1889...	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505:5409	1:360:5350	108:348:5839	12:043:5774
1890...	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767:5676	2:017:5560	114:965:5049	15:152:5891
1891...	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977:5687	3:830:5210	125:026:5506	18:422:5905
1892...	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899:5617	3:506:5340	121:204:5609	18:761:5656
1893...	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519:5216	3:486:5630	121:080:5936	14:821:5213
1894...	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484:5176	3:808:5580	121:926:5877	16:320:5291
1895...	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963:5656	4:116:5740	128:983:5224	16:168:5602
1896...	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470:5495	5:257:5150	137:433:5560	17:3

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga,
de 1877 até 31 de dezembro de 1896

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes						
281:117:5410	681:045:5811	2:659:5660	683:705:5471	330:823:5598	350:222:5213	1:617:5686	831:5882	785:5804	0,48
294:511:5819	737:839:5114	1:118:5355	738:957:5469	420:873:5530	316:965:5584	1:559:5913	670:5117	889:5796	0,57
354:137:5792	863:898:5396	1:682:5580	865:580:5976	553:273:5683	310:624:5713	1:573:5585	565:5801	1:007:5784	0,64
500:508:5083	1:073:130:5376	5:656:5992	1:078:787:5368	550:558:5810	522:571:5566	1:828:5161	890:5241	937:5920	0,51
489:104:5156	1:074:248:5819	4:657:5300	1:078:906:5119	592:468:5566	481:780:5253	1:808:5500	811:5078	997:5422	0,55
503:592:5293	1:118:904:5198	3:756:5370	1:122:660:5568	601:336:5208	517:567:5990	1:883:5677	871:5327	1:012:5350	0,54
495:900:5578	1:120:743:5359	7:324:5580	1:128:067:5939	576:870:5945	543:872:5414	1:874:5152	909:5485	961:5667	0,51
510:900:5053	1:145:356:5112	5:149:5705	1:150:505:5817	597:987:5702	547:368:5410	1:890:5026	903:5248	986:5778	0,52
537:427:5295	1:148:042:5864	5:557:5471	1:153:600:5335	656:175:5776	491:867:5088	1:894:5460	811:5662	1:082:5798	0,57
550:826:5050	1:189:466:5445	9:328:5190	1:198:794:5635	617:471:5687	571:994:5758	1:962:5816	943:5886	1:018:5930	0,52
590:334:5960	1:256:847:5099	9:044:5735	1:265:891:5834	652:301:5746	604:545:5353	1:924:5728	925:5797	998:5931	0,52
609:914:5180	1:324:416:5997	6:141:5805	1:330:558:5802	734:225:5957	590:191:5040	1:900:5168	846:5759	1:053:5409	0,55
719:656:5558	1:533:249:5508	11:515:5539	1:544:765:5047	778:382:5625	759:866:5883	1:988:5650	985:5560	1:003:5090	0,50
719:525:5935	1:575:981:5749	9:245:5570	1:585:227:5319	910:270:5913	665:710:5836	1:903:5359	803:5998	1:099:5361	0,58
701:977:5223	1:563:276:5236	7:238:5770	1:570:515:5006	887:501:5946	675:774:5290	1:888:5014	816:5152	1:071:5862	0,57
749:745:5907	1:569:237:5153	8:339:5470	1:577:576:5628	923:021:5774	646:215:5379	1:895:5213	780:5453	1:114:5760	0,59
756:817:5839	1:598:026:5034	21:769:5275	1:619:795:5309	873:354:5665	724:671:5369	1:929:5983	875:5207	1:054:5776	0,55
776:884:5065	1:617:701:5587	62:860:5296	1:680:561:5883	883:363:5398	734:358:5189	1:953:5746	886:5882	1:066:5864	0,55
806:922:5307	1:673:112:5465	41:861:5734	1:714:974:5199	888:112:5682	784:999:5783	2:020:5667	948:5067	1:072:5600	0,53
866:345:5264	1:778:811:5574	14:877:5050	1:793:688:5624	895:866:5370	882:945:5204	2:143:5146	1:063:5789	1:079:5357	0,50
11.816:149:5767	25.643:335:5866	239:785:5447	25.883:121:5343	13.919:242:5581	11.724:093:5815	1:892:5077	865:5055	1:027:5022	0,54

Medias

do ramal de Campanhã à nova alfândega do Porto, ou 5¹/₂, por serem troços communs ao tráfego das linhas do Minho e Douro.

ano de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida,
a 31 de dezembro de 1896

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes						
6:627:5613	50:641:5313	316:5025	50:957:5338	36:637:5788	14:003:5525	1:808:5618	500:5126	1:308:5492	0,72
10:807:5915	51:510:5655	478:5860	51:989:5515	38:649:5211	12:861:5444	1:471:5733	367:5470	1:104:5263	0,75
10:678:5144	49:003:5284	482:5040	49:485:5324	43:317:5374	5:685:5910	1:113:5711	129:5225	984:5486	0,88
9:113:5050	44:984:5140	446:5970	45:431:5110	41:038:5241	3:945:5899	1:022:5367	89:5680	932:5687	0,91
9:309:5390	58:452:5045	813:5810	59:265:5855	48:252:5639	10:199:5346	1:146:5118	199:5987	946:5131	0,82
10:851:5860	62:646:5980	682:5540	63:329:5520	53:060:5097	9:586:5883	1:099:5070	168:5191	930:5879	0,85
11:862:5000	65:483:5832	677:5560	66:161:5392	53:602:5675	11:881:5157	1:148:5839	208:5441	940:5398	0,82
17:491:5959	108:719:5063	854:5290	109:573:5353	76:990:5413	31:728:5650	1:235:5444	360:5553	874:5891	0,71
22:291:5216	110:883:5120	1:347:5580	112:230:5700	79:055:5936	31:827:5184	1:218:5495	349:5749	868:5746	0,71
23:515:5003	117:011:5513	1:286:5500	118:298:5013	80:916:5183	36:095:5330	1:285:5841	396:5652	889:5189	0,69
29:509:5950	135:424:5917	16:599:5951	152:024:5868	87:700:5899	47:724:5018	1:289:5761	454:5515	835:5246	0,65
44:331:5313	161:731:5772	60:710:5657	222:442:5429	118:684:5717	43:047:5055	1:107:5752	294:5843	812:5909	0,73
50:049:5856	170:442:5469	60:271:5654	230:714:5123	117:844:5663	52:597:5806	1:167:5414	360:5259	807:5155	0,69
50:428:5164	180:546:5104	65:520:5667	246:066:5771	113:736:5575	66:809:5529	1:195:5669	442:5447	753:5222	0,63
59:938:5115	203:387:5526	122:996:5836	326:384:5362	134:388:5317	68:999:5209	1:037:5692	352:5037	685:5655	0,66
67:266:5276	207:232:5411	121:461:5602	328:694:5143	128:493:5760	78:738:5781	1:057:5308	401:5728	655:5580	0,62
75:108:5899	211:011:5048	120:981:5618	331:992:5666	127:853:5907	83:157:5141	1:055:5055	415:5786	639:5269	0,61
69:010:5526	207:257:5694	123:713:5599	330:971:529						