

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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



Anvers - 1894

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

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27



Anvers - 1894

## Annexos d'este numero

*Elementos estatísticos dos caminhos de ferro do continente de Portugal, de 1877 a 1896* — Publicação official do ministerio das obras publicas.

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

## Publicações em venda n'esta redacção

*Collecção completa de tarifas*, tanto geraes como especiaes, das linhas do Minho e Douro, Pova, 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 côres.

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 fôrma a saber-se se lhes pôdem ser applicadas as tarifas d'esta designação. Vende-se unicamente aos assignantes e empregados de caminhos de ferro por 100 réis.

## SUMMARIO

	Pag.
Trafego internacional . . . . .	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 horarios . . . . .	259
A decadencia da linha do Mormugão . . . . .	259
Notas de viagem. — XXIV — Primeira visita a Tunis — Perigos para o viajante — A rua da Igreja — Bons refrescos baratos — Mesquitas fechadas — Um café n'um marabú — Os bazares — Povo industrial e commerciante — Lojas de dez palmos — Uma ideia triste . . . . .	260
Traction electrica . . . . .	261
Lourenço Marques . . . . .	262
Publicações recebidas . . . . .	262
As cinco grandes companhias francezas . . . . .	263
Assembléa geral da companhia de Salamanca . . . . .	263
Linhas 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 titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	264 e 265
Emprego de tentos como bilhetes de assignatura . . . . .	266
Nomes difficeis . . . . .	266
Linhas portuguezas. — Tremvia em Setubal — Do Seixal a Cozimbra — Estação de Belem — Carria de ferro do Porto — Ascensores e tremvias em Cintra . . . . .	266
Linhas hespanholas. — Malaga a Sevilha — La Robla a Valmaseda — Calatayud a Ternel e Sagunto — Tremvias de Barcelona . . . . .	266
Linhas estrangeiras. — Belgica — Suissa — Bulgaria — Italia — Brazil . . . . .	267
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio — (Continuação) . . . . .	267
Avisos de servico . . . . .	268
Arrematações . . . . .	269
Casas recommendadas . . . . .	270
Agenda do viajante . . . . .	270
Annuncios . . . . .	271 e 272
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 inexaurível 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 vistas.

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 corroído os intestinos do paiz em repetidas recahidas.

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

A geographia mostra-nos que esta borda da península 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 embarcadero mais propicio para esse grande continente.

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

Mas circumstancias que bastas vezes temos lamentado, umas de acção fóra da nossa orbita, 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 genero.

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

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

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



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

E' o caso da modesta rapariga que, sem animo para trabalhar só lhe occorre 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 succede indo por Bordeus, Havre, Southampton, Plymouth, Cork e quantos outros portos da Inglaterra e Irlanda.

Com a mercadoria succede 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 succede entre nós é bem differente; não precisamos descrevel-o, e n'essas differenças é que vae o estacionamento, o aniquilamento 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 augmento.

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 difficuldades que sempre havia nas fronteiras, com as alfandegas — que são, as hespanholas como as portuguezas, ou ainda mais do que ellas — 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 férreas sejam utilizadas para o numerozo trafego que se permuta 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 difficil 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, confirmando as informações que já aqui demos 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 térreo e maritimo em 56 horas.

O comboio partirá 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 regres-sam, 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 rêde 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 construcção 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 assumpto, 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 fôrma 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'aquelle caminho de ferro.

Veremos a continuação d'estes assumptos e diremos de que lado está a razão.

No nosso entender, está sabido.



## PARTE OFFICIAL

## 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 Cáceres, na linha de leste: ha por bem, conformando-se com o parecer de 19 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar 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 economico de 1896-1897 (1 de janeiro a 30 de junho de 1897) abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração;

Considerando que no accordo 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 203k,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 accordo e com o parecer de 19 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar a referida liquidação relativa ás tres secções e ao segundo semestre do anno economico de 1896-1897, na importancia de 300:555,7930 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria 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 200:555,7930 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 Alfárellos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (segundo semestre do anno economico de 1896-1897), na importancia de 50:282,7544 réis; e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre inferior ao minimo necessario para o estado 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, approvar a referida liquidação na importancia de 50:282,7544 réis, garantia de juro relativa á linha férrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfárellos, 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 provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º — Que se pague á mencionada companhia a referida quantia de 50:282,7544 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 demos desenvolvida noticia.

Aos que então não lêram essa noticia, chamamos para ella a attenção, pela consideravel redução de preços que esta tarifa representa. Casos ha em que a redução 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 commodamente 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 differença entre as notas para o serviço interno e as para expedições para o estrangeiro. A unica differença 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 differença 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 comprehenderiamos 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 accelerada, 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 fórma 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 estúpida 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 fórma 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 circumstancias 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 obrigação 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 exploração 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 combinação vae beneficiar a G. I. P. companhia garantida pelo governo inglez, que, assim, tendo mais receita na linha, menor subsidio terá que pagar.

Alvitra, pois, o correspondente que:

O que nos póde salvar é o estabelecimento de carreiras de vapores de Mormugão para a Europa. A Alemanha 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 necessario que esta e a G. I. P. encontrem outro pretexto para nos tirar o trafego. E poderão facilmente encontral-o, sendo auxiliados, como até agora o teem sido, pela indiferença, ou melhor, pela annuência do governo inglez, do qual, sinceramente, não espero providencia alguma que melhore o nosso estado de cousas.

E conclue:

Demais d'isso, se se desviar para aqui o trafego, póde elle augmentar 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 augmentar os rendimentos d'aquelle porto inglez. Não lhes parece, pois, que os nossos alliados nos deixaram ficar assim... que estamos bem?

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

Porque não lutamos, 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 Igreja. — Bons refrescos baratos. — Mesquitas fechadas. — Um café n'um *marabu*. — Os bazares. — Povo industrial e commerciante. — 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 póde sujeitar-se um excursionista — perder-se n'um labyrintho 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 Igreja, e, seguindo-a, vae-se ter aos bazares que são a principal curiosidade da cidade.

Esta rua estabelece a transição entre a população europeia 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 bebidas 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 bebida 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 character 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 bebidas 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 differentes artefactos.

Apenas o tear, e dos mais antigos, se vê trabalhar n'aquellas casinhas. 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 póde ter no funcionamento das linhas telephonicas e telegraphicas.

Este trabalho, minuciosa e conscienciosamente 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.<sup>a</sup> que a acção da corrente electrica da actual linha de tracção do Porto sobre a rede telephonica se manifesta desde já pela producção de um novo effeito perturbador, que em algumas linhas d'esta rede difficulta notoriamente a transmissão telephonica, chegando por vezes a exceder todos os demais effeitos nocivos e a impedir essa transmissão;

2.<sup>a</sup> que pela extensão do actual systema da tracção electrica a novas linhas de *tramsways*, sobre tudo áquellas 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 embarcem a transmissão por todas ellas, repetindo-se assim no Porto o que tem succedido n'outras cidades em circumstancias identicas;

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

4.<sup>a</sup> que são destituidas 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 soffrer modificação alguma o parecer da commissão;

5.<sup>a</sup> 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 experiencia, nem póde, portanto, invalidar o parecer;

6.<sup>a</sup> que a commissão, reconhecendo a exequibilidade de outros systemas 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 telegraphicas e telephonicas exigirem.

7.<sup>a</sup> 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, difficuldade de prestação de soccorros em casos de incendio e pessimo effeito 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 desdém tudo que aqui temos escripto e toda a imprensa comnosco — 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 desdems. 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 praso da concessão.

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

Ninguém pôde dizer o resultado dos novos processos que apparecerão amanhã; e adoptar para toda a nossa vida, a de nossos filhos e netos um systema *já hoje em decadencia* nos paizes mais adeantados, é um contra-senso que não pôde passar sem o nosso mais vehemente 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 authorização do governo, exceder qualquer das verbas especificadas no orçamento, nem transferil-as d'uns para outros capitulos, secções 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 districto, no dia 5 de cada mez, as importancias do sello, direitos de mercê e de quaesquer outras deducções 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 districto 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 Neerlandeza do caminho de ferro de Pretoria á fronteira portugueza, offerecendo nas suas tarifas uma redução de  $12\frac{1}{3}\%$  para as mercadorias ordinarias e de  $20\%$  para a de carvão, madeira e ferros, com a condicção d'aquelle governo lhe prorogar 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 mezes 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 franceza do ensino», a M.<sup>me</sup> e M.<sup>lle</sup> Faure e a todos que se dedicam ao ensino dos infelizes cegos, para que aquelle methodo seja adoptado pelas vantagens que elle offerece de permittir que os videntes possam ler a mesma pagina em conjuncto com os cegos.

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

**A campanha dos Namarraes.** — *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 Serrailier. — 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 francez em inglez ou americano, ou vice-versa, dos termos technicos de caminhos de ferro em tudo que diz respeito tanto á sua construcção 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 differentes 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 tem adeantado n'esta industria, constitue pois um livro muito util para os engenheiros, professores, empregados superiores de vias férreas e quaesquer estudiosos d'esta especialidade.

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

**Biblioteca del viajero.** — O nosso amigo D. Enrique de la Torre, auctor do *Anuario de ferro carriles*, de Hespanha, e empregado superior do serviço do Trafego 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 anedotas e poesias jocosas para desenfasiar durante a viagem.

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

**Relatorio e contas da gerencia do asylo Maria Pía**, 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.<sup>o</sup> 8 d'esta interessante revista dedicada ás culturas que lhe dão o nome, sendo portanto uma util publicação.

O summario 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. — *Indicações 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 francezas

Julgamos de actualidade e altamente curiosos os seguintes dados estatisticos dos cinco colossos ferroviarios francezes, 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..... "	1.090.457.108	1.081.211.696
Oeste..... "	1.804.526.367	1.783.099.471
Meiodia..... "	1.209.950.094	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 0/0, na seguinte quantidade:

P.-L.-M.....	64.206	ao preço médio de 470	fr.
Orleans.....	24.808 (2 1/2 0/0)	"	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 0/0, 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 franceza)
Orleans.....	6.775
Este.....	4.833
Oeste.....	5.534
Meiodia.....	3.236

o que representa uma differença 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	Líquido
P.-L.-M..... fr.	386.002.435	172.785.982	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 augmentou em todas as linhas, e a despesa augmentou tambem nas de P. L.-M., Orleans e Oeste.

No transporte de mercadorias, a Companhia d'Orleans excedeu em 94 milhões a rêde 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	84.666.648
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 resolverem 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, conjunctamente, o parecer da commissão da camara dos srs. deputados, declarando que este ultimo o tranquillizára, até certo ponto, dos sobresaltos que lhe causára 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 podem advir para aquella da circumstancia da rêde 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 approvação 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 recommendar-se ao presidente do conselho de administração, que é tambem o relator da commissão 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.



## Linhas africanas

Foi publicada uma portaria approvando 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 resalvam-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 kilometros.

— 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 FINANCEIRA

### 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 próximo 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 assemblea geral, *Jorge Pinto da Silva*.

#### Companhia Portugueza Hygiene

A assemblea 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 assemblea geral, *José Martinho da Silva Guimoraes*.

## 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 fazenda, 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 divergencia está no facto de se incluírem como encargos a saldar pelo estado despesas que, derivando do proprio contracto e figurando n'elle 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 circumstancia. 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 póde 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. Apareceu algum papel proveniente do negocio dos cereaes. No respectivo mercado este negocio esteve um pouco mais equi, librado na ultima semana, regulando as compras feitas pelos moageiros a 6\$500 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 acceitaveis, 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 36  $\frac{1}{8}$ , 36  $\frac{3}{16}$  e 36  $\frac{1}{4}$ . No fim da semana, porém, a oscillação foi maior, realizando-se a 36  $\frac{1}{8}$ , 36  $\frac{1}{16}$ , 36, 35  $\frac{7}{8}$  e 35  $\frac{3}{4}$ . As letras sobre Londres (90 d.) regularam de 36  $\frac{1}{2}$  a 35  $\frac{15}{16}$ . 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  $\frac{0}{10}$  cotaram-se a 95\$500 réis, assentamento, faltando coupons, e as de 5  $\frac{0}{10}$ , assentamento, a 93\$000 réis. As acções e bancos regularam: Banco de Portugal a 121\$000 réis, Commercial de Lisboa a réis 115\$000, Lisboa & Açores a 115\$000, Nacional Ultramarino a 85\$500 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* cotaram-se a 84\$500 réis.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 $\frac{1}{16}$	36	Desconto no Ban-	
" cheque ..	35 $\frac{15}{16}$	35 $\frac{7}{8}$	co de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$
Paris 90 d/v.....	797	798	No mercado.....	5 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$
" cheque.....	799	800	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	322	324	res .....	185
" cheque.....	327	329	Cambio Brazil...	8
Francfort 90 d/v...	322 $\frac{1}{2}$	324 $\frac{1}{2}$	Premio libra.....	2\$100
" cheque..	327 $\frac{1}{2}$	329 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque....	1\$010	1\$020		







## 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 relógio.

As primeiras senhas foram postas em pratica na linha local de Sidney em 1880 e a sua validade era de tres mezes. Para a 1.<sup>a</sup> classe eram de ouro ou de prata, á escolha do assignante, e para a 2.<sup>a</sup> 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 rêdes 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 complicação da construcção 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 Cadwaladrap Gryffydd.

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

P. — Em Trérgeifrwyltion.

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

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

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

V. — E' o Llynlle'rlyfnwygwrdd.

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 Llauerchymeddymondo 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 Caebraichycafn e minha irmã por Trerhianod Llannælharn, mas no regresso fomos vêr a ermida na margem da ribeira, uma ermida deliciosa...

V. — Onde fica essa ermida?

P. — Fica situada na região de Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndropwlltysiliogogoch.

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

D'estes exercicios de glotologia encontram-se exemplos notaveis em todas as linguas do norte que não tem 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 decerto 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 assignada.

**Ascensores e tremvias em Cintra.** — O nosso querido amigo e collaborador, o sr. engenheiro Raul Mesnier, de sociedade com o sr. Sertorio Côrte Real, pediu á camara municipal de Cintra o exclusivo, por 99 annos, da construcção 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 aquella deliciosa montanha estão fazendo enorme falta serviços de viação que, economica 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 execucao 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 approvados 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 continua de 500 volts, maxima tensão.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

## BELGICA

Presiste-se na ideia da supressão da 1.ª classe nas linhas do Estado, sob a allegação de que esta classe de vehiculos representa para o thesouro uma perda consideravel. 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 companhia não é das mais agradaveis. Em vista do resultado obtido, vão generalizar-se as experiencias em outras linhas.

## SUISSA

Vae começar em breve a construcção d'um caminho de ferro electrico em Gôrnergrat. 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 attingido as linhas férreas na Europa.

## BULGARIA

Foram inaugurados solemnemente 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 systema reduzido, partindo de Brate e terminando em Barge, onde deverá ligar com o ramal de Barge-Pine-rolo.

## 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'aquelle paiz uma impressão agradável, por n'ella se permittir 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 augmento 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 redução 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.

Supprimiu-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 concluíram-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 supprir nos dias de affluencia, dentro de certos limites, a insufficiencia 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 approvadas 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 faltara 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 augmentou 10 por cento desde o ultimo anno e continuará este consumo porque é importantissimo para a economia do serviço.

Tentou-se uma experiencia interessante:

A companhia possui duas series de machinas, sendo as ultimas compradas de systema *compound* de dois cylindros deseguaes; este typo de machinas não é apropriado ao serviço a que está 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 tiveram 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

comquanto a intensidade da producção tivesse augmentado.

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

As machinas sahidas das officinas de grande reparação, submettidas ás experiencias da Fiscalização do Governo e approvadas para o serviço foram em

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

As experiencias 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 augmento.

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 differenças 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 differenças cambiaes de que adeante nos occuparemos, 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 pratica 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 nivel. 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 applauso 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 circunstanciadamente 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, effectuadas durante o exercício de 1896 ..... 16:220\$474

mas deduzindo:

a quantia recebida do advogado Courtot—sequestro do letigio Marchand ..... 6:954\$633

veremos o augmento acima indicado .... 9:265\$841

#### 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 provisoria, de terrenos conquistados ao Tejo junto á 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 ..... 3.195:721\$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 ..... 444:861\$899  
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.

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:

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

Valor nominal das mesmas 40 obrigações ..... 3:600\$000

Diminuição como acima ..... 2:600\$000

#### 6.º Amortização de valor de material circulante.

Foi creada em 1896 esta conta, que representa a diferença entre o valor por que estava escripturado o nosso material circulante (preço d'aquisição) e o seu valor de inventario em 31 de dezembro de 1896, como acima fica dito ..... 444:861\$899

#### EM RESUMO:

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:

Augmento:

Estabelecimento ..... 9:265\$841  
Mobilia, utensilios, etc. .... 3:302\$657  
Amortização de material circulante ..... 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  
435:806\$641

Augmento como acima ..... 21:824\$756

#### NOVAS CONSTRUÇÕES E TRABALHOS COMPLEMENTARES

A despesa effectuada 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  
Reparação 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  
356\$578

#### Linha de Torres-Figueira-Alfarellos.

Mudança da placa de 13<sup>m</sup>, 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.

Reconstrução 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  
2:839\$695

Total Réis ..... 218:201\$634

(Continúa).

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### 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:

Nota d'expedição—talão.

Nota d'expedição—guia.

Na margem esquerda de cada talão está indicada a parte que o expedidor tem de preencher.

As notas d'expedição para remessas em grande velocidade são impressas em papel amarello. As notas d'expedição para remessas em pequena velocidade são impressas em papel branco.

Estas notas d'expedição utilizam-se tanto para remessas de serviço nacional como internacional.

O custo de cada nota d'expedição (talão e guia) é de 5 réis. Lisboa, 16 de agosto de 1897.



## ARREMATACÕES

**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 provisorio para poder licitar é da quantia de réis 12.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importancia total do fornecimento) por aquelle dos concorrentes 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 provisorio para poder licitar é da quantia de réis 300.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importancia total do fornecimento) por aquelle dos concorrentes 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 forma podem a qualquer hora communicar os subscriptores entre si e com theatros, hotéis, 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, pára-raios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais aparelhos 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 redução aos subscriptores da rede publica.

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



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias.—(vinhos, fructas e outras commissões)—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'Aleantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Valencia d'Aleantara.**—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 saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Principe, junto á 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—Prop. Victor Sassetti

**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flores, 74—1.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

**LISBOA Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.

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

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

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

**CASCAES Hotel 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 Lesage.

**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.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, 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 inexcédível.—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; cosinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcédível 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel 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 Hotel 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 familias preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação 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 Español.**—Situado á 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.—Excelente 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**—Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª 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, 12.

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

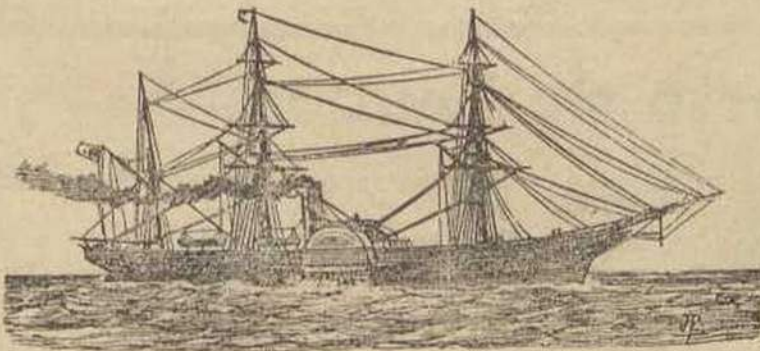
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

**CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. 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 inexcusáveis 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 portugueses.

## AGENTES

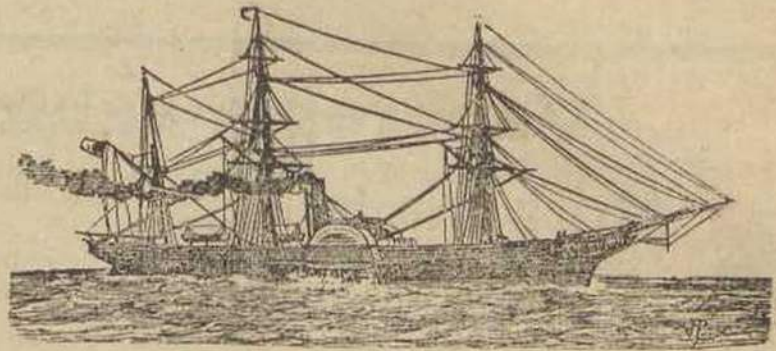
Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — W. G. TAIT & C.<sup>a</sup> — Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

Estes magnificos e 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.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem á 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 acceitação que estes luxuosos paquetes tem tido por parte do publico.

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t.	7-35 m.
10-0 t.	11-15 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. <sup>a</sup> e sextas	2. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
6-00 t.	11-7 t.
	4-55 m.
	10-30 m.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m.	9-49 t.
	6-40 m.
	8-30 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
4-0 m.	6-30 m.
10-30 m.	2-50 t.
	4-30 m.
	8-29 m.

Espinho-Porto	Porto-Espinho
11-0 t.	11-55 t.
	6-12 t.
	7-5 t.

Lisboa R.-V. Aro.	V. Aro.-Lisboa R.
7-30 t.	5-25 m.
	8-35 t.
	6-0 m.

Lisb. C.S.-V. Aro.	V. Aro.-Lisb. C.S.
7-30 m.	8-0 t.
	9-30 m.
	10-0 t.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
7-30 t.	6-45 m.
	6-45 t.
	6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m.	9-15 t.
	8-45 m.
	10-0 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t.	4-35 t.
4-30 t.	7-05 t.
	12-30 t.
	3-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m.	11-11 m.
11-0 m.	3-0 t.
	6-5 t.
	10-0 t.

Coimb.-Figueira	Figueira-Coimb.
7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-6 t.
	9-0 t.
	10-40 t.

Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.
7-0 m.	8-20 t.
7-0 t.	5-23 m.
2. <sup>a</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e sab.
4-15 t.	10-0 t.
	5-0 m.
	10-36 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m.	3-18 t.
7-0 t.	5-35 m.
	7-40 t.
	6-30 m.

Lisb. R.-Caldas	Caldas-Lisb. R.
2. <sup>a</sup> feiras	5. <sup>a</sup> feiras
4-15 t.	6-56 t.
	7-45 m.
	10-36 m.

Caldas-Figueira	Figueira-Caldas
2-30 t.	7-30 t.
	6-0 m.
	10-55 m.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira
4-30 m.	5-35 m.
12-5 t.	12-47 t.
2-20 t.	3-18 t.
6-25 t.	7-30 t.
	7-40 t.
	8-43 t.

Fig.-B. Amiel	B. Amiel-Fig.
7-35 m.	8-2 m.
	10-30 m.
	10-57 m.

Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-15 m.	7-0 m.
7-45 m.	8-29 m.
10-0 m.	10-44 m.
12-0 t.	12-44 t.
2-0 t.	2-44 t.
4-45 t.	5-29 t.
5-20 t.	6-4 t.
7-15 t.	7-59 t.
8-45 t.	9-29 t.
<i>Excepto aos sab.</i>	
11-0 t.	11-45 t.
12-0 m.	12-44 m.
<i>Só aos sábados.</i>	
1-0 t.	1-44 t.
3-0 t.	3-44 t.
	4-0 t.
	4-45 t.

C. Sodré-P. Aro.	P. Aro.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-0 m.	6-38 m.
7-30 m.	8-6 m.
8-0 m.	8-37 m.
4-15 t.	4-50 t.
7-0 t.	7-34 t.
9-0 t.	9-33 t.
<i>Excepto aos dom. e dias santificados</i>	
9-30 m.	10-3 m.
	10-15 m.
	10-50 m.

Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.
<i>Dom. e dias sant.</i>	
6-50 m.	8-23 m.
	6-0 t.
	7-45 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m.	9-0 m.
	4-30 t.
	7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m.	7-35 t.
	6-30 m.
	2-40

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.	4-20 t.
	8-35 m.
	8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.	4-48 t.
	7-30 m.
	9-20 m.

Pamp. F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. <sup>a</sup> e sextas	2. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
11-13 t.	5-34 m.
	11-30 t.
	4-46 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t.	9-47 t.
	7-35 m.
	10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. <sup>a</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.
10-0 t.	12-50 m.
	4-30 m.
	7-19 m.

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t.	5-0 m.
	6-30 t.
	7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8-0 m.	3-5 t.
	10-0 m.
	4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8-0 m.	5-0 t.
	8-0 m.
	4-40 t.
	8-30 t.
	7-0 m.

Lisboa-T.P. Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.
8-0 m.	8-45 t.
4-30 t.	11-10 t.
	9-10 m.
	4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m.	6-7 m.
3-15 t.	3-42 t.
	—
	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-0 t.	8-33 t.
	8-45 t.
	9-17 t.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
6-40 m.	7-5 m.
	8-40 m.
	9-0 m.
	9-15 t.
	9-40 t.
	10-15 t.
	10-35 t.

C. Sodré-Algés	Algés-C. Sodré
6-30 m.	6-50 m.
2-0 t.	2-20 m.
	2-30 t.
	2-50 t.
<i>Domingos e dias santificados</i>	
10-0 m.	10-20 m.
	10-30 m.
	10-50 m.

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.	4-20 t.
	8-35 m.
	8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.	4-48 t.
	7-30 m.
	9-20 m.

C. Sodré-P. Aro.	P. Aro.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-0 m.	6-38 m.
7-30 m.	8-6 m.
8-0 m.	8-37 m.
4-15 t.	4-50 t.
7-0 t.	7-34 t.
9-0 t.	9-33 t.
<i>Excepto aos dom. e dias santificados</i>	
9-30 m.	10-3 m.
	10-15 m.
	10-50 m.

Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.
<i>Dom. e dias sant.</i>	
6-50 m.	8-23 m.
	6-0 t.
	7-45 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m.	9-0 m.
	4-30 t.
	7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m.	7-35 t.
	6-30 m.
	2-40

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.	4-20 t.
	8-35 m.
	8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.	4-48 t.
	7-30 m.
	9-20 m.

Pamp. F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. <sup>a</sup> e sextas	2. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
11-13 t.	5-34 m.
	11-30 t.
	4-46 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t.	9-47 t.
	7-35 m.
	10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. <sup>a</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.
10-0 t.	12-50 m.
	4-30 m.
	7-19 m.

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t.	5-0 m.
	6-30 t.
	7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8-0 m.	3-5 t.
	10-0 m.
	4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8-0 m.	5-0 t.
	8-0 m.
	4-40 t.
	8-30 t.
	7-0 m.

Lisboa-T.P. Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.
8-0 m.	8-45 t.
4-30 t.	11-10 t.
	9-10 m.
	4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m.	6-7 m.
3-15 t.	3-42 t.
	—
	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-0 t.	8-33 t.
	8-45 t.
	9-17 t.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
6-40 m.	7-5 m.
	8-40 m.
	9-0 m.
	9-15 t.
	9-40 t.
	10-15 t.
	10-35 t.

C. Sodré-Algés	Algés-C. Sodré
6-30 m.	6-50 m.
2-0 t.	2-20 m.
	2-30 t.
	2-50 t.
<i>Domingos e dias santificados</i>	
10-0 m.	10-20 m.
	10-30 m.
	10-50 m.

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.	4-20 t.
	8-35 m.
	8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.	4-48 t.
	7-30 m.
	9-20 m.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m.	9-0 m.
	4-30 t.
	7-24 t.

Lisb.-T.P. Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-25 t.
<i>Dom. e dias sant.</i>	
6-50 m.	8-23 m.
	6-0 t.
	7-45 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m.	9-0 m.
	4-30 t.
	7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m.	7-35 t.
	6-30 m.
	2-40

Fig.-V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.	4-20 t.
	8-35 m.
	8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.	4-48 t.
	7-30 m.
	9-20 m.

Pamp. F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. <sup>a</sup> e sextas	2. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
11-13 t.	5-34 m.
	11-30 t.
	4-46 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t.	9-47 t.
	7-35 m.
	10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. <sup>a</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.
10-0 t.	12-50 m.
	4-30 m.
	7-19 m.

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t.	5-0 m.
	6-30 t.
	7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8-0 m.	3-5 t.
	10-0 m.
	4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8-0 m.	5-0 t.
	8-0 m.
	4-40 t.
	8-30 t.
	7-0 m.

Lisboa-T.P. Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.
8-0 m.	8-45 t.
4-30 t.	11-10 t.
	9-10 m.
	4-40 t.

Pin. Novo-Set.	Set.-Pin. Novo
5-40 m.	6-7 m.
3-15 t.	3-42 t.
	—
	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-0 t.	8-33 t.
	8-45 t.
	9-17 t.



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

## 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 Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>

### 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.<sup>a</sup>

Largo dos Torneiros, n.º 5.



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

Sahirá a 7 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



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

Sahirá a 3 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,

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 francez, **Portugal**.

Sahirá a 14 de setembro.—Mes-  
sageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-  
tevideo e Buenos Ayres, vap. francez, **La Plata**.

Sahirá a 13 de setembro. Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.º



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

Sahirá a 2 de setembro.

Agentes, H. Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



**Lourenço Marques** e Beira, vapor fran-  
cez.

Sahirá a 22 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe,  
S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Am-  
briz, Loanda, N. Redondo, Benguella, 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.<sup>a</sup>, 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. francez, **Parahyba**.

Sahirá a 2 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



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

Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, 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.<sup>a</sup>, 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 Maceió, vap. ingl., **Actor**.

Sahirá a 8 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>

Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez, **Carolina**.

Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez, **Ville de Rosario**.

Sahirá a 25 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (S.<sup>ta</sup> 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.<sup>a</sup>, 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.<sup>a</sup>, 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.<sup>a</sup>, 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> 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)	Marvilla (apeadeiro)	Braço de Prata	Cabo Ruivo (apeadeiro)	Olivaes
<b>Campolide</b> .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Sete Rios</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Larangeiras</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Rego-Jardim</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Entre-Campos</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	30	30	30	30	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	20	20	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Arieiro</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	50	50	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	30	30	30	30	30	20	-	-	-	-	-	-	-
<i>Chellas</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	80	80	80	80	80	50	30	-	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	50	50	50	50	50	30	20	-	-	-	-	-	-
<i>Marvilla</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	80	80	80	80	80	50	30	30	-	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	50	50	50	50	50	30	20	20	-	-	-	-	-
<b>Braço de Prata</b> .. .. .	2. <sup>a</sup>	80	80	80	80	80	80	50	30	30	-	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	50	50	50	50	50	50	30	20	20	-	-	-	-
<i>Cabo Ruivo</i> (apeadeiro) .. .. .	2. <sup>a</sup>	100	100	100	100	100	100	50	50	30	30	-	-	-
	3. <sup>a</sup>	70	70	70	70	70	70	30	30	20	20	-	-	-
<b>Olivaes</b> .. .. .	2. <sup>a</sup>	100	100	100	100	100	100	80	50	50	50	30	-	-
	3. <sup>a</sup>	70	70	70	70	70	70	50	30	30	30	20	-	-
<b>Sacavem</b> .. .. .	2. <sup>a</sup>	150	150	150	150	150	150	100	80	80	80	80	50	-
	3. <sup>a</sup>	100	100	100	100	100	100	70	50	50	50	50	30	-



## Condições

1.<sup>a</sup> 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-cobreadores. Só teem validade para o comboio, dia e percurso n'elles indicados.

2.<sup>a</sup> 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 rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

3.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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 occupar e os preços e condições d'esta tarifa.

5.<sup>a</sup> Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de idade, circulam gratuitamente; as demais pagam bilhete inteiro.

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

7.<sup>a</sup> 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

*Chavuy*



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 estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 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 Pova 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	Numero medio de kt-lometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	—\$—	863:590\$553	172:617\$658
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	—\$—	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	—\$—	941:426\$111	172:379\$361
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	—\$—	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	—\$—	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	—\$—	901:486\$477	160:235\$160
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887...	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888...	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957	219:250\$526
1889...	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848	213:462\$370
1890...	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576	219:349\$857
1891...	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443	219:616\$090
1892...	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$874	191:710\$733
1893...	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412	199:597\$642
1894...	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583\$409	28:640\$280	1.092:414\$561	199:379\$243
1895...	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$500	1.133:259\$140	201:284\$784
1896...	506	139:062	327:163	1.336:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1.144:380\$269	192:268\$479
Somma	10:117	2.128:489	5.117:255	18.333:787	25.579:531	423:167	9.530:088	1.187:707\$405	248:970\$990	20.320:162\$098	3.716:400\$356

## Obser

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 kilometros alem de Elvas, na extensão de 275<sup>k</sup>,6; estando tambem n'essa data aberto á circulação, na linha do norte, o troço entre Estarreja e Villa do Entroncamento e Villa Nova de Gaia na linha do norte, na extensão de 225<sup>k</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.<sup>a</sup> secção norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>k</sup>,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo estabelecimento, só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



## DE LESTE E NORTE

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	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\$762	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\$975	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\$646	2:821\$907	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\$275	2:797\$454	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\$018	2:903\$243	1:404\$775	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\$400	3:014\$653	1:358\$747	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\$884	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	4:789\$472	3:365\$802	1:423\$670	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\$493	3:372\$749	1:453\$744	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\$179	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	4:996\$030	3:288\$061	1:707\$969	0,34
1.224:040\$612	2.560:689\$360	28:171\$930	2.588:861\$290	853:480\$651	1.707:208\$709	5:060\$651	3:373\$930	1:686\$721	0,33
22.209:022\$215	46.245:584\$669	641:321\$206	46.886:905\$875	15.137:253\$134	31.108:331\$535	4:571\$076	3:074\$857	1:496\$219	0,33
Medias									

## vações

tros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta a 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 a exploração entre as estações da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto em Campanhã, na extensão de 3<sup>h</sup> 63<sup>m</sup> 2, ficando as linhas de leste e leccimento foi auctorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta a exploração por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e San-

do seu rendimento do trafego annual.

junho de 1897. — Joaquim F. Poças Leitão.



## CAMINHOS DE FERRO

Anno	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rend.	
						Numero de toneladas					
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Da transitó	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
Somma	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 effectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 473<sup>1</sup>/<sub>2</sub>,92, cuja decomposição se vê no seguinte mappa :

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

(a) N'estas verbas estão incluídas as respeitantes

Anno
1877.....
1878.....
1879.....
1880.....
1881.....
1882.....
1883.....
1884.....
1885.....
1886.....
1887.....
1888.....
1889.....
1890.....
1891.....
1892.....
1893.....
1894.....
1895.....
1896.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju



## DO SUL E SUESTE

mentos (liquidos de impostos) incluindo a via fluvial				Despezas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do tra- fego
Pequena velocidade (a)	Totaea do trafego (a)	Fóra do trafego	Totaea						
232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	1:308\$021	680\$103	627\$918	0,48
214:477\$769	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	1:221\$173	554\$504	666\$669	0,54
227:427\$938	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	1:205\$745	469\$274	737\$471	0,61
322:579\$887	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	1:477\$866	772\$846	705\$020	0,48
285:527\$480	443:476\$089	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	1:377\$254	552\$161	825\$093	0,60
275:939\$728	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	1:395\$327	574\$702	820\$625	0,59
265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	1:373\$787	610\$315	863\$472	0,55
267:362\$942	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	1:382\$369	589\$044	793\$325	0,57
294:150\$781	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	1:520\$023	612\$354	907\$669	0,60
286:824\$481	486:782\$250	3:425\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	1:511\$745	736\$274	775\$471	0,51
310:199\$135	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$425	1:512\$896	702\$917	809\$979	0,53
310:172\$125	519:973\$177	1:206\$880	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	1:485\$637	590\$287	895\$350	0,60
348:438\$783	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	1:502\$772	745\$510	757\$262	0,50
327:600\$655	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$631	1:359\$974	459\$685	900\$289	0,66
349:979\$475	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:549\$739	269:470\$952	1:554\$780	567\$307	887\$473	0,61
368:963\$162	691:356\$258	1:992\$400	693:348\$658	439:909\$653	251:446\$605	1:455\$486	529\$361	926\$125	0,64
357:508\$709	685:318\$874	16:080\$165	701:399\$039	387:628\$419	297:690\$455	1:442\$776	626\$716	816\$060	0,56
383:437\$982	698:396\$146	19:707\$270	718:103\$416	394:634\$069	303:762\$077	1:470\$307	639\$499	830\$808	0,56
376:132\$555	694:445\$413	23:064\$285	717:509\$698	389:519\$485	304:925\$928	1:461\$990	641\$949	820\$041	0,55
391:066\$635	723:739\$154	1:619\$910	725:359\$064	400:794\$620	322:944\$534	1:523\$660	679\$883	843\$778	0,55
6.195:060\$144	10.903:803\$460	91:003\$247	10.994:806\$707	6.209:166\$755	4.694:636\$695	1:428\$134	614\$883	813\$251	0,57
Medias									

## vações

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Approxima- das Kilometros	Exactas Kilometros	De aplicação Kilometros
<i>Transporte.....</i>	-	-	353,17	354
<b>Ramal de Extremoz</b>				
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	79
<b>Linha do sueste</b>				
De Beja a Quintos.....	2-11.º-1869	19,30		
De Quintos a Serpa.....	14- 4.º-1878	9,73		
De Serpa a Pias.....	14- 2.º-1887	13,04		
De Beja a Pias.....	-	-	42,07	42
<i>Total.....</i>	-	-	473,42	475

à via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24:520\$980	1:651\$885	3:169\$730	29:342\$595
23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912
23:561\$270	3:151\$180	6:046\$960	32:762\$110
22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$570
21:640\$780	3:210\$381	6:160\$259	31:011\$420
20:381\$880	3:650\$341	7:090\$375	37:122\$596
26:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801
26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$083
29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:920\$462
29:992\$550	4:826\$780	8:577\$155	43:396\$465
27:715\$010	4:900\$825	9:334\$625	41:950\$460
26:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
30:330\$140	6:265\$943	11:297\$605	47:893\$688
32:489\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967
34:161\$730	6:645\$735	12:532\$635	53:643\$100
34:939\$810	6:562\$952	12:404\$170	53:906\$932
34:291\$290	6:386\$383	12:680\$975	53:358\$648
34:502\$650	6:010\$565	12:762\$632	52:275\$847
35:071\$590	7:405\$675	13:424\$373	55:901\$638
37:427\$390	6:646\$885	13:404\$915	57:479\$190

inho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



## CAMINHO DE FER

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	63	23:930	66:875	230:316	321:121	2:366	30:113	7:649\$630	—\$—	129:372\$247	11:474\$167
1878...	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045\$425	—\$—	173:514\$176	12:402\$384
1879...	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656\$959	—\$—	187:445\$461	19:864\$716
1880...	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685\$944	—\$—	203:292\$714	25:099\$002
1881...	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764\$119	—\$—	198:018\$528	32:214\$860
1882...	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749\$245	—\$—	213:756\$391	29:270\$177
1883...	145	33:743	76:389	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104\$417	—\$—	215:564\$644	30:021\$626
1884...	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158\$987	—\$—	221:441\$236	34:285\$537
1885...	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886\$435	—\$—	198:685\$404	28:535\$518
1886...	145	39:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048\$573	2:969\$420	214:998\$314	29:904\$075
1887...	145	41:476	88:817	365:472	495:765	5:417	89:086	17:325\$884	2:933\$590	226:997\$755	33:220\$942
1888...	146	42:030	93:373	395:594	530:997	4:864	97:675	18:155\$450	2:840\$400	240:713\$903	33:638\$236
1889...	149	45:207	95:857	404:407	545:471	4:317	96:190	20:843\$694	3:309\$460	253:003\$235	31:423\$030
1890...	149	48:357	99:099	406:931	554:387	5:069	100:824	18:639\$183	4:456\$600	247:710\$957	34:956\$754
1891...	149	44:669	94:273	385:646	524:588	5:416	106:200	18:119\$710	9:900\$560	240:320\$729	35:302\$758
1892...	149	40:159	87:222	381:787	509:168	5:651	119:602	17:798\$926	10:417\$136	227:508\$837	36:999\$244
1893...	149	43:010	93:793	397:933	534:736	5:205	122:545	18:873\$833	9:567\$870	241:867\$038	36:178\$323
1894...	149	44:096	93:827	396:273	534:196	6:321	120:353	19:083\$838	8:643\$340	239:951\$763	42:095\$692
1895...	149	46:390	96:135	406:624	549:149	6:093	125:524	19:613\$540	9:212\$440	246:075\$976	40:157\$495
1896...	150	50:492	108:289	439:528	598:309	7:891	133:650	21:016\$338	11:406\$470	257:268\$997	47:592\$117
Somma	2:807	783:721	1.756:952	7.228:372	9.769:045	96:018	1.693:277	325:220\$130	75:657\$286	4.377:508\$305	624:636\$653

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

Obser

A extensão effectiva 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 à exploração	Distancias	
		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	
Somma e segue .....	—	129:659,40	

(1) Para o effeito do trafego 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 distancias de applicação, pois que a sua exploração é feita pela companhia dos ca

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



## RO DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego	Totales						
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	175:723\$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\$953	423:886\$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

tendendo os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152<sup>k</sup>,80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Transporte.....		129:659,40	(2) 133
De Valença á Fronteira.....	25-3.º-1886	1:690,60	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1) .....	8-11.º-1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira .....	-	134:057,29	
Ramal de Braga			
De Nine a Braga .....	21-5.º-1875	14:912,80	15
Ramal da alfandega			
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	Numero medio de kilometros ex-plotados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
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	18:501	48:195	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	245:362	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\$829
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\$055
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 trafego, por insignificantes, estão incluídos nos respectivos rendimentos do trafego.

Obser

A extensão effectiva 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	Distancias	
		Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
Linha do Douro			
Do Porto (Campanhã) a Ermezinde (1) .....	24-5.º-1875	8:426,00	
De Ermezinde a Penafiel.....	30-7.º-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide .....	20-12.º-1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal.....	15-9.º-1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua.....	15-7.º-1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão.....	4-4.º-1880	15:913,20	
De Ferrão ao Pinhão .....	1-6.º-1880	7:611,30	
Somma e segue.....		-	126:773,50

(1) Para o effeito do trafego é considerado commum ás 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 liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fôra do trafego	Totaes						
22:600\$223	105:631\$922	(a) -	105:631\$922	56:830\$285	48:801\$637	2:296\$346	1:060\$905	1:235\$441	0,54
23:613\$925	105:948\$081	(a) -	105:948\$081	68:070\$090	37:877\$991	2:037\$463	728\$423	1:309\$040	0,61
55:438\$790	196:744\$851	(a) -	196:744\$851	115:274\$205	81:470\$646	2:342\$201	969\$889	1:372\$312	0,58
105:781\$261	296:718\$776	1:493\$580	298:212\$356	151:047\$692	145:671\$084	2:472\$656	1:213\$926	1:258\$730	0,51
125:711\$791	322:674\$457	1:018\$610	323:693\$067	151:233\$340	171:441\$117	2:540\$744	1:349\$930	1:190\$814	0,47
143:758\$554	342:687\$823	982\$962	343:670\$785	156:691\$169	185:996\$654	2:698\$329	1:464\$541	1:233\$788	0,46
143:869\$599	345:984\$288	1:971\$253	347:955\$541	156:853\$954	189:130\$334	2:641\$101	1:443\$743	1:197\$358	0,45
148:548\$582	349:517\$931	1:166\$510	350:684\$441	167:538\$615	181:979\$316	2:514\$518	1:309\$204	1:205\$314	0,48
145:367\$512	333:465\$354	1:201\$303	334:666\$657	177:990\$369	155:474\$985	2:399\$031	1:118\$525	1:280\$506	0,53
159:323\$998	353:104\$235	2:076\$630	355:180\$865	179:880\$215	173:224\$020	2:540\$318	1:246\$216	1:294\$102	0,51
174:184\$469	383:856\$496	2:063\$120	385:919\$616	207:711\$698	176:144\$798	2:218\$823	1:018\$178	1:200\$645	0,54
189:889\$645	420:239\$271	2:057\$560	422:296\$831	245:129\$756	175:109\$515	2:090\$743	871\$192	1:219\$551	0,58
255:408\$511	504:854\$971	4:594\$052	509:449\$023	264:013\$488	240:841\$483	2:474\$780	1:180\$56	1:294\$184	0,52
265:941\$925	521:342\$727	3:101\$520	524:444\$247	278:915\$728	242:426\$999	2:555\$601	1:188\$367	1:367\$234	0,53
229:010\$075	473:644\$385	2:225\$470	475:869\$855	269:275\$712	204:368\$673	2:321\$786	1:001\$807	1:319\$979	0,57
247:289\$417	479:879\$486	2:519\$750	482:399\$236	279:398\$201	200:481\$285	2:352\$350	982\$751	1:369\$599	0,58
256:506\$912	491:859\$581	1:959\$245	493:818\$826	280:702\$986	211:156\$595	2:411\$076	1:035\$081	1:375\$995	0,58
251:607\$130	495:419\$033	23:431\$085	518:850\$118	282:438\$479	212:980\$554	2:428\$524	1:044\$022	1:384\$502	0,57
279:580\$649	541:224\$478	9:558\$008	550:782\$486	288:138\$845	253:085\$633	2:653\$061	1:240\$616	1:412\$445	0,53
312:506\$150	587:438\$827	5:718\$905	593:157\$732	286:007\$880	301:430\$947	2:865\$555	1:470\$395	1:395\$160	0,49
3.535:939\$118	7.652:236\$973	67:139\$563	7.719:376\$536	4.063:142\$707	3.589:094\$266	2:459\$735	1:153\$678	1:306\$057	0,53
Medias									

## vações

206<sup>h</sup> 53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

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

junho 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



N.<sup>o</sup>

**CAMINHOS DE FERRO DO PORTO Á POVOA**

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Numero de toneladas		De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
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\$570	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\$170	50:878\$473	6:350\$325
1887...	57	31:710	279:400	—	311:110	3:795	19:335	—\$—	774\$180	54:912\$805	7:608\$030
1888...	57	30:843	291:844	—	322:687	3:154	16:318	—\$—	716\$040	56:435\$751	6:059\$440
1889...	57	32:698	296:719	—	329:417	2:548	21:468	—\$—	678\$560	58:951\$559	5:238\$400
1890...	57	36:280	315:006	—	351:286	3:769	18:880	—\$—	887\$810	61:418\$885	6:200\$770
1891...	57	32:342	283:841	—	316:183	3:350	17:825	—\$—	1:602\$780	54:273\$260	7:561\$360
1892...	57	29:869	278:345	—	308:214	3:365	18:970	a) 916\$426	1:556\$100	55:405\$809	8:400\$473
1893...	61	32:315	295:766	—	328:081	2:646	23:214	3:701\$560	1:423\$060	56:969\$197	6:110\$090
1894...	63	31:028	344:270	—	375:298	3:291	24:379	3:835\$289	1:637\$620	59:351\$145	6:623\$939
1895...	63	30:278	371:162	—	401:440	2:565	22:530	4:017\$936	1:693\$860	63:685\$426	5:438\$968
1896...	63	34:580	436:753	—	471:333	3:398	23:081	4:306\$330	2:201\$940	68:602\$237	6:510\$984
Somma	1:079	531:700	5:475:476	—	6:007:176	53:127	332:166	16:777\$541	13:912\$120	1.032:723\$888	106:686\$560

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

N.<sup>o</sup>

**RAMAL DE**

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos			
						Numero de toneladas					
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1880...	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	—\$—	2:817\$648	497\$080
1881...	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	—\$—	6:853\$586	1:415\$253
1882...	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$323	—\$—	16:357\$615	4:347\$770
1883...	72	11:264	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	—\$—	19:014\$996	7:051\$696
1884...	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—\$—	16:756\$721	6:590\$334
1885...	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	—\$—	14:201\$251	3:921\$766
1886...	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126\$682	582\$910	18:777\$527	5:705\$193
1887...	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	17:623\$510	5:045\$631
1888...	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$139	6:797\$461
1889...	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892	5:612\$791
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867	4:546\$239
1891...	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415	7:001\$373
1892...	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894...	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477	7:959\$146
1895...	72	4:951	5:769	13:343	24:063	1:255	30:033	1:856\$623	355\$160	15:085\$866	6:574\$425
1896...	72	4:071	6:136	14:040	24:247	890	35:156	1:639\$112	400\$010	12:698\$005	5:951\$353
Somma	1:192	118:701	111:617	213:289	443:607	21:236	833:084	36:716\$443	4:152\$110	277:418\$773	92:490\$096

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



## DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$732	367\$469	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$069	168\$190	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	1:234\$472	302\$100	932\$372	0,75
13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	1:205\$553	318\$794	886\$759	0,74
13:975\$985	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	1:249\$206	373\$040	876\$166	0,70
13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	1:325\$219	428\$214	897\$005	0,68
11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	1:300\$190	469\$207	830\$983	0,64
14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	1:371\$960	511\$832	860\$128	0,63
13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	1:416\$652	581\$714	834\$938	0,59
12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	1:302\$829	471\$222	831\$607	0,64
12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:09\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	1:281\$563	466\$323	815\$240	0,64
14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$624	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	-3-	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
247:422\$330	1.386:832\$778	12:276\$835	1.399:109\$613	970:669\$204	416:163\$574	1:285\$294	385\$693	899\$601	0,70
Medias									

## vações

em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Farnalhão.

hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 kilometros.

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

6

## CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales						
26:224\$735	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	738\$486	107\$011	631\$475	0,85
54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	877\$338	198\$642	678\$696	0,77
58:229\$203	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	1:096\$314	67\$988	1:028\$326	0,94
56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:357\$042	67:492\$040	14:850\$946	1:143\$652	206\$263	937\$389	0,82
52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	1:050\$960	117\$469	933\$491	0,89
31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	688\$053	90\$011	778\$064	1,13
29:787\$303	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	753\$750	54\$119	699\$631	0,93
38:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	850\$412	94\$688	755\$724	0,89
32:313\$310	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	7:007\$177	804\$776	97\$322	902\$098	1,12
32:795\$202	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	916\$456	120\$647	795\$809	0,87
27:200\$933	49:940\$039	134\$716	50:074\$755	62:550\$996	12:610\$957	693\$612	175\$152	868\$764	1,25
22:672\$392	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	23:710\$126	719\$655	329\$307	1:048\$962	1,46
20:994\$668	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	19:770\$787	644\$436	274\$594	919\$030	1,43
16:276\$413	39:526\$552	335\$314	39:861\$866	54:994\$002	15:467\$450	548\$979	214\$826	763\$805	1,39
16:173\$645	39:438\$268	223\$724	39:661\$992	58:639\$130	19:200\$862	547\$753	266\$679	814\$432	1,49
22:710\$230	44:370\$521	265\$271	44:635\$792	51:740\$506	7:369\$985	616\$257	102\$361	718\$618	1,17
22:314\$644	40:964\$002	450\$673	41:414\$675	51:402\$620	10:438\$618	568\$944	144\$981	713\$925	1,25
561:167\$833	931:076\$702	14:626\$215	945:702\$917	986:946\$189	55:869\$487	781\$105	46\$870	827\$975	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

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	—\$—	55:918\$896	7:961\$063
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	—\$—	97:894\$171	15:525\$248
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	—\$—	98:356\$645	15:593\$507
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	—\$—	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\$969
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\$230
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
Sommas	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

N.º

## CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1884...	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—\$—	—\$—	29:925\$585	3:159\$155
1885...	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—\$—	—\$—	29:805\$085	3:978\$338
1886...	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—\$—	405\$320	32:810\$730	3:456\$980
1887...	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—\$—	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888...	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—\$—	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889...	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—\$—	474\$140	38:036\$120	4:447\$069
1890...	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—\$—	773\$870	39:062\$435	4:909\$910
1891...	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—\$—	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$653
1892...	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—\$—	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\$077	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\$983
1895...	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$637
1896...	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
Sommas	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 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guimã

(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 addicionaes, só d'aquella data comegou a re

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego	Totais						
38:740\$601	102:620\$560	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\$907	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\$930	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\$830	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 252<sup>k</sup>,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.

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

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

## BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego	Totais						
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	1:654\$824	785\$667	869\$157	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	46:744\$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

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

pectiva cobrança.

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



## RAMAL DE

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1885...	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	-3-	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\$498	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 1<sup>1</sup>/<sub>7</sub>.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

## CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1887...	66	64:635	137:530	218:073	420:238	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 trafego», 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	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego (a)	Totais						
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	4:533\$654	0,68
6:729\$882	12:100\$957	58\$000	12:158\$957	8:758\$110	3:342\$847	6:050\$478	1:671\$423	4:379\$055	0,72
6:931\$323	12:195\$475	103\$457	12:298\$932	8:234\$231	3:961\$244	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 trafego annual.

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego	Totais						
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	172:519\$921	108:082\$034	3:791\$918	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\$827	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 74<sup>k</sup>,342 até aos limites da concessão, além das estações de

do trafego annual.

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Graude velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1887...	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695	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\$050
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\$040	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\$590	979:342\$558	116:951\$425

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96<sup>1</sup>/<sub>55885</sub>, em 1 de agosto junho de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha de 167<sup>1</sup>/<sub>60848</sub>.

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

Em 1888 — todo o anno em duassecções, de Torres Vedras  
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1894 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1895 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi  
 Em 1896 — todo o anno, na totalidade da linha até á Fi

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 (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Productos liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e o rendimento do trafego
Pequena velocidade	Totacs do trafego	Fôra do trafego (a)	Totacs						
7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	869\$551	342\$488	527\$063	0,61
54:493\$681	148:281\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	1:158\$472	146\$429	1:012\$043	0,87
90:137\$562	208:977\$381	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	1:297\$996	318\$915	979\$081	0,75
86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	1:267\$702	— 3\$561	1:271\$263	1,00
81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	1:233\$581	— 36\$964	1:270\$545	1,03
85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	1:207\$067	139\$358	1:067\$709	0,88
77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	1:168\$594	101\$366	1:067\$228	0,91
80:015\$105	195:882\$316	101:676\$281	297:558\$597	171:915\$154	23:967\$162	1:165\$966	142\$662	1:023\$304	0,88
93:467\$109	213:258\$058	101:840\$087	315:098\$145	178:243\$779	35:014\$279	1:269\$393	208\$418	1:060\$975	0,84
99:382\$776	231:228\$746	103:108\$997	334:337\$743	193:121\$995	38:106\$751	1:376\$362	226\$826	1:149\$536	0,84
755:445\$516	1.851:739\$499	862:882\$043	2.714:621\$542	1.637:230\$229	214:509\$270	1:230\$391	142\$531	1:087\$860	0,88
				Medias					

## vações

de 1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151<sup>1</sup>/<sub>2</sub>,63194, em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de

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

a Leiria .....	57:935\$310
gueira da Foz e a Alfarellos .....	81:936\$400
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
gueira da Foz e a Alfarellos .....	100:565\$088
.....	843:827\$326

causa de S. Martinho do Porto á 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	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> 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\$583	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\$051
1889...	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160	2:358\$305
1890...	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	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\$338	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\$336
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\$240	11:258\$871	2:409\$152
1896...	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558\$015	746\$730	11:110\$259	2:442\$326
Somma	509	19:359	38:729	206:086	264:174	4:989	166:117	14:476\$827	4:673\$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 incluídas as importancias das garantias de juro

Em 1887 — noventa e quatro dias .....

Em 1888 — todo o anno .....

Em 1889 — todo o anno .....

Em 1890 — todo o anno .....

Em 1891 — todo o anno .....

Em 1892 — todo o anno .....

Em 1893 — todo o anno .....

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	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> 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	—\$—	8:691\$333	392\$451
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	—\$—	9:323\$858	577\$144
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	—\$—	9:144\$928	756\$781
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	—\$—	4:309\$413	878\$460
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	—\$—	14:122\$544	2:878\$039
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	—\$—	20:656\$746	2:847\$020
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	—\$—	25:649\$749	2:712\$744
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	—\$—	30:107\$413	2:887\$560
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	—\$—	31:714\$516	2:891\$752
Somma	69	229:364	559:752	1:442:693	2:231:809	30:580	584:251	12:127\$971	—\$—	154:653\$811	16:821\$951

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0<sup>h</sup>8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via n'este ramal foi aberta á exploração, entre Campolide e a bifurcação de Chellas, em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e a de Bemfica, em 10 de setembro de 1893, na extensão approximada de 7<sup>h</sup>3.

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



12

## FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego (a)	Totais						
4:564\$330	8:330\$427	15:206\$561	23:536\$988	7:144\$711	1:185\$716	595\$030	84\$694	510\$336	0,86
18:388\$268	31:356\$881	59:163\$252	90:520\$133	41:767\$317	— 10:410\$436	570\$125	— 189\$280	759\$405	1,33
21:898\$071	35:617\$536	58:154\$114	93:771\$650	40:595\$417	— 4:977\$881	647\$591	— 90\$507	738\$098	1,14
21:761\$725	38:490\$806	57:601\$473	96:092\$279	32:782\$413	5:708\$393	699\$833	103\$789	596\$044	0,85
21:685\$079	37:890\$841	59:321\$855	97:212\$696	27:962\$194	9:928\$647	688\$924	180\$521	508\$403	0,74
24:170\$345	38:351\$511	57:837\$956	96:189\$467	25:502\$897	12:848\$614	697\$300	233\$611	463\$689	0,66
26:602\$437	40:276\$547	57:454\$615	97:731\$162	25:444\$099	14:832\$448	732\$301	269\$681	462\$620	0,63
23:768\$725	37:568\$637	60:290\$698	97:859\$335	25:177\$711	12:390\$926	683\$066	225\$289	457\$777	0,67
23:914\$407	37:582\$430	59:212\$044	96:794\$474	24:171\$636	13:410\$794	683\$317	243\$833	439\$484	0,64
24:825\$031	38:377\$616	59:563\$830	97:941\$446	24:633\$497	13:744\$119	697\$774	249\$893	447\$881	0,64
211:578\$418	343:843\$232	543:806\$398	887:649\$630	275:181\$892	68:661\$340	675\$527	134\$895	540\$632	0,80
				Medias					

## vações

e Mirandella, na extensão de 54<sup>h</sup>.67955, em 29 setembro de 1887.

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

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:501\$148
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	59:929\$188
.....	58:940\$211
.....	58:487\$617
.....	541:272\$894

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

15

## POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego (a)	Totais						
6:195\$500	15:279\$284	236\$705	15:515\$989	5:554\$495	9:724\$789	3:055\$857	1:944\$958	1:110\$899	0,36
9:506\$270	19:407\$272	451\$164	19:858\$436	8:940\$160	10:467\$112	2:425\$909	1:308\$389	1:117\$520	0,46
8:848\$422	18:750\$131	50\$328	18:800\$459	8:793\$680	9:956\$451	2:343\$766	1:244\$556	1:099\$210	0,47
9:959\$409	15:147\$282	219\$000	15:366\$282	11:161\$675	3:985\$607	1:893\$410	498\$291	1:395\$209	0,74
10:783\$510	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$514	12:776\$279	3:473\$012	1:597\$035	1:875\$977	0,54
9:431\$741	32:935\$507	279\$400	33:214\$907	17:721\$453	15:214\$054	4:116\$939	1:901\$757	2:215\$182	0,54
9:904\$771	38:267\$264	217\$081	38:484\$345	26:211\$758	12:055\$506	4:783\$408	1:506\$938	3:276\$470	0,68
12:373\$489	45:368\$462	271\$243	45:639\$705	29:908\$667	15:459\$795	5:671\$057	1:932\$474	3:738\$583	0,66
15:836\$584	50:442\$852	554\$957	50:997\$809	28:273\$557	22:169\$295	6:305\$357	2:771\$162	3:534\$195	0,56
92:839\$696	263:382\$147	2:395\$878	265:778\$025	151:573\$259	111:808\$888	3:817\$133	1:620\$419	2:196\$714	0,58
				Medias					

## vações

approximada de 7 kilometros: entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1<sup>h</sup>.9 e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata, em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é

nhas expedidoras ou destinatarias da companhia real.

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



## RAMAL DE

(Dupla via entre

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1889...	5	-	84:424	91:886	176:310	34	-	813\$354	9\$800	16:127\$962	167\$864
1890...	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:642\$427	57\$210	57:965\$200	1:049\$303
1891...	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970\$963	156\$340	76:586\$746	3:037\$574
1892...	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031\$563	194\$740	57:437\$251	2:038\$454
1893...	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974\$789	259\$340	55:102\$599	2:065\$565
1894...	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152\$162	305\$040	57:577\$093	2:873\$411
1895...	25	56:155	201:785	375:018	630:958	599	15:817	4:202\$301	375\$280	78:455\$738	2:761\$569
1896...	27	75:372	343:242	784:970	1.203:584	865	41:154	7:024\$002	1:235\$840	134:543\$541	3:767\$528
Sommas	172	353:118	1.497:394	2.449:597	4.300:109	3:706	71:902	28:111\$561	2:593\$590	533:796\$130	17:762\$268

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na extensão approximada de 19 simples provisoria, na extensão total approximada de 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 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 kilometros.

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 trafego» de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju

## LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1890...	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	-	1:206\$163	93\$800	23:767\$552	531\$623
1891...	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	-	2:077\$785	503\$420	39:609\$293	2:905\$322
1892...	4	98:965	224:824	360:894	681:683	5:073	-	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610	5:953\$002
1893...	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	-	2:746\$087	4:196\$770	51:459\$502	7:459\$550
1894...	4	128:932	326:797	532:017	987:646	7:566	-	2:994\$366	4:773\$600	56:108\$991	8:393\$100
1895...	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	-	3:287\$502	5:074\$400	61:916\$536	8:804\$032
1896...	4	78:052	305:059	694:372	1.077:483	9:003	-	3:303\$210	6:564\$430	62:166\$826	8:814\$646
Sommas	26	660:976	1.691:932	3.057:508	5.410:416	39:822	-	18:041\$781	14:110\$580	340:713\$310	42:861\$275

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju



14

## CASCAES

Belem e Cascaes)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (α)	Totales						
—\$—	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	3:259\$165	252\$022	3:007\$143	0,92
4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	—3:282\$585	3:106\$268	—172\$767	3:279\$035	1,05
114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	3:322\$437	99\$683	3:222\$754	0,97
1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	—1:164\$746	2:559\$129	—48\$531	2:607\$660	1,02
3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	2:532\$028	374\$314	2:157\$714	0,85
4:637\$486	65:087\$990	369\$228	65:457\$218	51:295\$145	13:792\$845	2:712\$000	574\$702	2:137\$298	0,79
5:624\$977	86:842\$284	519\$202	87:361\$486	81:017\$157	5:825\$127	3:473\$691	233\$005	3:240\$686	0,93
11:209\$021	149:520\$090	1:644\$975	151:165\$065	95:753\$013	53:767\$077	5:537\$781	1:991\$373	3:546\$408	0,64
27:133\$147	578:691\$545	5:012\$464	583:704\$009	497:117\$783	81:573\$762	3:364\$485	474\$266	2:890\$219	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 0,6, teve lugar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu a exploração provisória 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.

inho de 1897. = *Joaquim F. Poças Leitão*.

15

## DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (α)	Totales						
—\$—	24:299\$175	65\$876	24:365\$051	14:935\$560	9:363\$615	12:149\$587	4:681\$807	7:467\$780	0,61
—\$—	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	10:628\$653	3:195\$103	7:433\$550	0,70
—\$—	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	12:909\$403	1:827\$339	11:082\$064	0,86
—\$—	58:919\$052	499\$825	59:418\$877	43:005\$835	15:913\$217	14:729\$763	3:978\$304	10:751\$459	0,73
—\$—	64:502\$091	365\$905	64:867\$996	46:643\$336	17:858\$755	16:125\$523	4:464\$689	11:660\$834	0,72
—\$—	70:720\$568	422\$815	71:143\$383	48:997\$830	21:722\$738	17:680\$142	5:430\$685	12:249\$457	0,69
—\$—	70:981\$472	780\$917	71:762\$389	50:511\$019	20:470\$453	17:745\$368	5:117\$613	12:627\$755	0,71
—\$—	383:574\$585	2:986\$338	386:560\$923	278:156\$036	105:418\$549	14:752\$869	4:054\$560	10:698\$309	0,72
				Medias					

## vações

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

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

inho de 1897. = *Joaquim F. Poças Leitão*.



# CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
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	2:333\$115
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

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

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

Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de

N.º

# CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
1891...	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032	3:859\$725
1892...	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713	7:878\$869
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171	8:946\$901
1894...	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092\$388	2:035\$440	57:137\$199	9:316\$178
1895...	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790\$923	2:391\$160	59:649\$678	11:063\$845
1896...	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372\$465	2:771\$450	62:359\$100	9:909\$209
Somma	1:048	41:670	107:301	406:252	555:223	7:693	220:112	32:350\$494	10:489\$760	292:792\$893	50:974\$727

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165<sup>1</sup>/<sub>8</sub>, em 6 de setembro de 1891; e até á

(a) N'estas verbas são incluídas:

1.º — As que da verba geral «receita fóra do trafego» de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento de  
 2.º — As importancias de garantia de juro liquidadas pelo estado desde 6 do setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a por a extensão total provisoria da linha para este effeito em 202<sup>1</sup>/<sub>8</sub>, 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\$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976\$073 réis, importancia de multas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de



## SANTA COMBA DÃO A VIZEU

duzida)

Rendimentos (líquido de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fóra do trafego (a)	Totales						
995\$959	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	— 2:781\$409	558\$563	—556\$282	1:114\$845	1,99
8:628\$799	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	606\$180	3\$562	602\$618	0,99
9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	571\$588	10\$950	560\$638	0,98
11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$944	26:759\$629	2:663\$599	588\$465	53\$272	535\$193	0,91
9:326\$104	26:061\$501	62:633\$066	88:694\$567	28:628\$299	— 2:566\$798	521\$230	— 51\$336	572\$566	1,10
10:679\$498	28:709\$507	62:551\$546	91:261\$053	28:228\$741	480\$766	574\$190	9\$615	564\$575	0,98
11:186\$649	30:788\$299	62:615\$098	93:403\$397	25:841\$510	4:946\$789	615\$766	98\$936	516\$830	0,84
62:138\$182	176:663\$775	381:455\$167	558:118\$942	173:195\$219	3:468\$556	579\$225	11\$372	567\$853	0,98
Medias									

## vações

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

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

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	380:142\$685

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquido de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fóra do trafego (a)	Totales						
18:829\$321	42:497\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	— 19:254\$100	817\$252	—370\$271	1:187\$523	1,45
45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	— 62:758\$294	571\$709	—380\$353	952\$062	1,66
66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	— 33:393\$463	660\$001	—171\$249	831\$250	1,26
69:195\$730	135:649\$107	310:711\$074	446:360\$181	165:015\$398	— 29:366\$291	639\$854	—138\$520	778\$374	1,21
79:581\$491	150:295\$014	396:034\$352	546:329\$366	166:392\$196	— 16:097\$182	708\$939	— 75\$930	784\$869	1,10
91:271\$117	163:539\$426	402:911\$071	566:450\$497	152:620\$491	10:918\$935	771\$412	51\$504	719\$907	0,93
371:245\$211	715:012\$831	1.830:153\$734	2.545:166\$565	864:963\$226	—149:950\$395	682\$264	—143\$082	825\$346	1,21
Medias									

## vações

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

trafego annual.  
taria de 26 de março de 1892, para este effeito e extensão das duas secções em 157<sup>k</sup>,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accôrdo de 11 de abril de 1896

.....	99:351\$135
.....	309:941\$570
.....	309:094\$735
.....	309:941\$570
.....	395:135\$786
.....	401:111\$860
.....	1.824:576\$658

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

junho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



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

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	—\$—	1.214:912\$015	171:016\$080
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	—\$—	1.289:246\$083	185:975\$552
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	—\$—	1.319:351\$446	228:311\$101
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	—\$—	1.403:166\$097	224:850\$225
1881...	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	—\$—	1.436:294\$157	248:828\$844
1882...	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	—\$—	1.597:533\$514	267:964\$327
1883...	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	—\$—	1.648:596\$997	279:034\$793
1884...	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:243	122:169\$813	—\$—	1.672:036\$478	301:789\$812
1885...	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	—\$—	1.615:802\$629	276:658\$786
1886...	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987	327:012\$425
1887...	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888...	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889...	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890...	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891...	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892...	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949\$702	80:976\$406	2.434:092\$022	422:166\$206
1893...	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384	425:899\$402
1894...	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$173
1895...	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:855\$680	2.585:091\$588	450:013\$877
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714\$767	105:089\$388	2.729:469\$190	453:054\$661
Somma	34:438	7.526:543	23.515:462	50.314:010	81.356:015	1.036:466	22.892:437	2.912:280\$516	667:172\$794	39.509:198\$419	6.760:344\$447

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju

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

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$376
1880...	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	—\$—	866:408\$201	173:114\$798
1881...	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627\$709	—\$—	885:221\$535	165:614\$148
1882...	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	—\$—	1.013:702\$622	184:688\$194
1883...	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	—\$—	1.055:729\$884	193:437\$293
1884...	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	—\$—	1.045:944\$220	202:198\$907
1885...	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	—\$—	1.009:820\$013	183:433\$929
1886...	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518	226:819\$991
1887...	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451\$308	13:542\$020	1.356:183\$689	249:645\$422
1888...	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085	269:900\$676
1889...	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	1.641:317\$035	265:018\$118
1890...	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862	283:631\$214
1891...	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575	294:751\$286
1892...	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682	265:866\$035
1893...	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256\$701	46:167\$090	1.645:070\$343	274:101\$099
1894...	1:323	509:636	1.246:229	3.079:591	4.835:456	54:743	967:994	111:138\$287	46:425\$900	1.641:444\$209	281:852\$198
1895...	1:324	442:617	1.215:089	3.640:660	5.298:366	68:190	1.094:766	118:003\$777	51:555\$000	1.733:286\$400	290:477\$081
1896...	1:326	443:672	1.478:877	4.302:946	6.225:495	58:236	1.233:686	124:695\$225	60:145\$138	1.833:165\$591	282:105\$885
Somma	18:553	4.909:173	12.339:592	34.160:742	51.409:507	668:441	15.663:707	1.696:921\$740	372:313\$288	26.004:704\$229	4.519:535\$852

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

Nota. Deduzindo dos elementos d'este mappa os correspondentes no mappa n.º 7, caminho de ferro da Beira Alta, resultam os dados estatísticos relativos à rede explorada

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju



18

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

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:025\$613	1.598:256\$109	2:619\$602	1:576\$189	1:043\$413	0,40
1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	2:612\$680	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	2:727\$356	1:664\$936	1:062\$420	0,39
1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	2:687\$644	1:581\$494	1:106\$150	0,41
1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	2:610\$288	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	2:465\$894	1:400\$841	1:065\$053	0,43
1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	2:480\$585	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1.860:813\$800	3.753:275\$215	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	2:454\$725	1:394\$708	1:060\$017	0,43
1.949:999\$482	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	2:679\$607	1:606\$315	1:073\$292	0,40
2.051:131\$898	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	2:610\$128	1:553\$542	1:056\$586	0,40
2.259:235\$196	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	2:592\$198	1:496\$453	1:095\$745	0,42
2.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	2:701\$200	1:517\$972	1:183\$228	0,44
2.508:500\$438	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	2:624\$392	1:341\$645	1:282\$747	0,49
2.200:977\$016	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	2:399\$753	1:123\$026	1:276\$727	0,53
2.339:224\$973	5.195:483\$201	563:481\$655	5.758:964\$856	2.736:746\$307	2.458:736\$894	2:258\$906	1:069\$016	1:189\$890	0,53
2.416:019\$031	5.312:300\$817	592:023\$211	5.904:324\$028	2.641:973\$458	2.670:327\$359	2:276\$050	1:144\$099	1:131\$951	0,50
2.404:400\$637	5.306:761\$734	626:589\$801	5.933:351\$535	2.698:773\$964	2.607:987\$770	2:255\$317	1:108\$367	1:146\$950	0,51
2.553:522\$795	5.588:628\$260	692:193\$825	6.280:822\$085	2.753:627\$327	2.835:000\$933	2:374\$098	1:204\$333	1:169\$765	0,49
2.691:076\$005	5.873:599\$856	694:998\$851	6.568:598\$707	2.752:666\$462	3.120:933\$394	2:490\$924	1:323\$551	1:167\$373	0,47
39.887:374\$797	86.156:917\$663	4.718:884\$730	90.875:802\$393	39.072:065\$833	47.084:851\$830	2:501\$797	1:367\$235	1:134\$562	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.

ngo de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

19

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	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	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\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$422	2:689\$577	1:180\$845	0,31
1.052:461\$018	2.091:983\$957	9:000\$000	2.100:983\$957	658:871\$596	1.433:112\$361	3:831\$472	2:624\$748	1:206\$724	0,31
1.103:451\$626	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	3:727\$141	2:495\$134	1:232\$007	0,33
1.159:609\$590	2.358:000\$406	37:856\$755	2.395:857\$161	934:425\$308	1.423:575\$098	3:344\$681	2:019\$255	1:325\$426	0,40
1.228:924\$770	2.478:091\$947	30:326\$096	2.508:418\$043	952:194\$750	1.525:897\$197	2:982\$060	1:836\$218	1:145\$842	0,38
1.280:674\$671	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	3:043\$102	1:957\$831	1:085\$271	0,36
1.301:095\$289	2.494:349\$231	55:193\$124	2.549:542\$355	885:534\$846	1.608:814\$385	2:998\$016	1:933\$671	1:064\$345	0,35
1.375:658\$427	2.793:321\$936	69:516\$619	2.862:838\$555	943:749\$230	1.849:572\$706	3:353\$327	2:220\$375	1:132\$952	0,34
1.431:286\$988	3.037:116\$099	69:702\$815	3.106:818\$914	1.053:024\$427	1.984:091\$672	3:234\$416	2:112\$984	1:121\$432	0,35
1.604:989\$708	3.394:961\$464	116:820\$215	3.511:781\$679	1.210:378\$551	2.184:582\$913	3:264\$386	2:100\$561	1:163\$825	0,36
1.786:971\$597	3.693:306\$750	172:501\$414	3.865:808\$164	1.472:863\$453	2.220:443\$297	3:416\$565	2:054\$064	1:362\$501	0,40
1.738:546\$339	3.710:080\$415	120:143\$184	3.830:223\$599	1.647:954\$414	2.062:126\$001	3:360\$580	1:867\$868	1:492\$712	0,44
1.439:061\$678	3.481:596\$539	255:700\$153	3.737:296\$692	1.770:312\$414	1.711:284\$125	2:993\$634	1:471\$439	1:522\$195	0,51
1.522:212\$790	3.419:013\$507	433:680\$583	3.852:694\$090	1.685:230\$773	1.733:782\$734	2:679\$478	1:358\$764	1:320\$714	0,49
1.584:092\$293	3.503:263\$735	449:272\$318	3.952:536\$053	1.640:764\$886	1.862:498\$849	2:682\$437	1:426\$109	1:256\$328	0,47
1.558:506\$046	3.481:802\$453	440:015\$906	3.921:818\$359	1.683:999\$147	1.797:803\$306	2:631\$748	1:358\$884	1:272\$864	0,48
1.673:944\$942	3.697:708\$423	527:657\$030	4.225:365\$453	1.733:817\$071	1.963:891\$352	2:792\$831	1:483\$302	1:309\$529	0,47
1.748:677\$850	3.863:949\$326	557:252\$556	4.421:201\$882	1.725:661\$432	2.138:287\$894	2:913\$988	1:612\$585	6:301\$403	0,44
27.344:325\$342	57.868:565\$423	3.533:912\$218	61.402:477\$641	23.378:352\$144	34.490:213\$279	3:119\$095	1:859\$010	1:260\$085	0,40
Medias									

los desde 1888, e pela linha da Beira Baixa desde 1891.  
pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

ngo de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.



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

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	421	42:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719\$209	—\$—	352:026\$655	47:901\$746
1878...	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	—\$—	399:146\$945	44:180\$350
1879...	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	—\$—	452:604\$449	57:156\$155
1880...	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	—\$—	502:158\$426	79:463\$867
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	—\$—	506:780\$232	78:364\$431
1882...	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	—\$—	537:718\$832	77:593\$073
1883...	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	—\$—	545:010\$377	79:832\$404
1884...	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	—\$—	545:915\$559	88:540\$500
1885...	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	—\$—	527:306\$690	83:308\$879
1886...	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	548:255\$266	90:385\$129
1887...	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	566:804\$665	99:707\$474
1888...	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	608:616\$878	105:885\$939
1889...	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193\$450	11:202\$330	695:945\$718	117:647\$232
1890...	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	722:633\$647	133:822\$167
1891...	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495\$886	33:666\$010	716:620\$103	144:678\$910
1892...	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142\$770	34:295\$296	681:952\$731	137:538\$515
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:231\$105	136:977\$090
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437\$034	31:997\$320	697:268\$838	143:548\$684
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742\$483	34:183\$940	722:821\$964	143:368\$194
1896...	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	79:549\$047	39:687\$100	758:870\$039	153:596\$271
Somma	13:553	1.609:620	3.891:825	15.742:013	21.243:458	290:397	6.383:259	1.164:148\$577	263:459\$156	11.792:689\$119	2.034:497\$010

(a) N'estas extensões está incluída em duplicado a distancia kilometrica, on 8<sup>k</sup>,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

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

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
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\$570	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...	88	44:661	310:244	—	384:905	4:823	24:613	—\$—	—\$—	80:176\$699	11:050\$405
1885...	91	53:954	354:315	—	408:269	3:933	34:888	—\$—	—\$—	78:675\$926	9:915\$978
1886...	91	59:639	368:202	—	427:841	4:366	36:071	—\$—	1:145\$490	83:689\$203	9:807\$305
1887...	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	246\$583	1:291\$420	93:012\$414	12:902\$553
1888...	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	104:563\$843	12:836\$616
1889...	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839	12:043\$774
1890...	151	75:894	461:997	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049	15:152\$891
1891...	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$210	125:026\$506	18:422\$905
1892...	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899\$617	3:506\$340	121:204\$609	18:761\$656
1893...	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936	14:821\$213
1894...	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484\$176	3:808\$580	121:926\$877	16:320\$291
1895...	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963\$656	4:116\$740	128:983\$224	16:168\$602
1896...	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470\$495	5:257\$150	137:433\$560	17:352\$505
Somma	2:332	1.007:750	7.284:045	411:255	8.703:050	77:628	845:471	51:210\$199	31:400\$350	1.711:805\$071	206:311\$585

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de ju



20.

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	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego	Totais						
281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	1:617\$686	831\$882	785\$804	0,48
294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	1:559\$913	670\$117	889\$796	0,57
354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	1:573\$585	565\$801	1:007\$784	0,61
500:508\$083	1.073:130\$376	5:656\$992	1.078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	1:828\$161	890\$241	937\$920	0,51
489:104\$156	1.074:248\$819	4:657\$300	1.078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	1:808\$500	811\$078	997\$422	0,55
503:592\$293	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	1:883\$677	871\$327	1:012\$350	0,54
495:900\$578	1.120:743\$359	7:324\$580	1.128:067\$939	576:870\$945	543:872\$414	1:874\$152	909\$485	964\$667	0,51
510:900\$053	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	1:890\$026	903\$248	986\$778	0,52
537:427\$295	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	1:894\$460	811\$662	1:082\$798	0,57
550:826\$050	1.189:466\$445	9:328\$190	1.198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	1:962\$816	943\$886	1:018\$930	0,52
590:334\$960	1.256:847\$099	9:044\$735	1.265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	1:924\$728	925\$797	998\$931	0,52
609:914\$180	1.324:416\$997	6:141\$805	1.330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	1:900\$168	846\$759	1:053\$409	0,55
719:656\$558	1.533:249\$508	11:515\$539	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	1:988\$650	985\$560	1:003\$090	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:903\$359	803\$998	1:099\$361	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:888\$014	816\$152	1:071\$862	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:895\$213	780\$453	1:114\$760	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:929\$983	875\$207	1:054\$776	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$398	734:338\$189	1:953\$746	886\$882	1:066\$864	0,55
806:922\$307	1.673:112\$465	41:861\$734	1.714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	2:020\$667	948\$067	1:072\$600	0,53
866:345\$264	1.778:811\$574	14:877\$050	1.793:688\$624	895:866\$370	882:945\$204	2:143\$146	1:063\$789	1:079\$357	0,50
11.816:149\$767	25.643:335\$866	239:785\$447	25.883:121\$343	13.919:242\$581	11.724:093\$315	1:892\$077	865\$055	1:027\$022	0,54
Medias									

do ramal de Campanhã á nova alfandega do Porto, ou 3<sup>h</sup>, 9, por serem troços communs ao trafego das linhas do Minho e Douro.

inho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.

21

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	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fôra do trafego (a)	Totais						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$733	367\$470	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$070	168\$191	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	1:235\$444	360\$553	874\$891	0,71
22:291\$216	110:883\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	1:218\$495	349\$749	868\$746	0,71
23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	1:285\$841	396\$652	889\$189	0,69
29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	1:289\$761	454\$515	835\$246	0,65
44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	1:107\$752	294\$843	812\$909	0,73
50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	1:167\$414	360\$259	807\$155	0,69
50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	1:195\$669	442\$447	753\$222	0,63
59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	1:037\$692	352\$037	685\$655	0,66
67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	1:057\$308	401\$728	655\$580	0,62
75:108\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	1:055\$055	415\$786	639\$269	0,61
69:010\$526	207:257\$694	123:713\$599	330:971\$293	131:411\$419	75:846\$275	1:026\$028	375\$477	650\$551	0,63
72:655\$546	217:807\$372	122:675\$061	340:482\$433	131:697\$574	86:109\$798	1:078\$254	426\$286	651\$968	0,60
76:052\$891	230:838\$956	122:869\$245	353:708\$201	131:138\$660	99:700\$296	1:142\$767	493\$566	649\$207	0,57
726:899\$688	2.645:016\$344	945:187\$065	3.590:203\$409	1.774:471\$108	870:545\$236	1:134\$226	373\$304	760\$922	0,67
Medias									

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

inho de 1897. = Joaquim F. Poças Leitão.