

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894 — medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto, 1897 — medalha de prata. — Lisboa, 1897. — Grande diploma de honra.

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT. — Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Estatística geral dos Caminhos de ferro de Portugal em 1897.

SUMMARIO

ELÉMENTOS ESTATÍSTICOS DOS CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL por O. S.	193
CARTA DE INGLATERRA por N. W. Cornett	194
PARTE OFFICIAL — Alvará de concessão do caminho de ferro de Guimaraes a Fafe (conclusão). — Portarias de 23 de junho de 1898 do Ministerio das Obras Publicas	195
TARIFAS DE TRANSPORTE	196
FESTAS EM COIMBRA	197
EXCURSÕES ASSOCIATIVA	198
VIAGENS EM TERRA ALHEIA — IV Constantinopla (continuação) — por V.	199
O SERVIÇO DO CORREIO	200
SUBSTITUIÇÃO DE UMA PONTE	201
A LUZITANA	202
CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA	203
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e aços — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis	204
BELLEZA DO FIO AEREO	205
LINHAS PORTUGUEZAS — Fessoal da Beira Alta — Apeadeiros. Novo material. — Tracção eléctrica no Porto — De Coimbra ao Seixal. — Pedido de concessão. — Porto a Gondomar. — Atravez d'Africa. — Mornugão. — Beira a Chupanga. — Ruo	206
LINHAS EXTRANGEIRAS. — França — Belgica — Italia — Africa	207
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA — Relatório	208
ARREMATAÇÕES	209
ANNUNCIOS	210
CASAS RECOMENDADAS	211
AGENDA DO VIAJANTE	212
HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1898	213
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	214

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS DOS CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DAMOS em appendice ao nosso jornal esta util publicação que desde 1894 tem sido dado a lume pela repartição de caminhos de ferro a 2.º da direcção de serviços de obras publicas, commercio e industria.

Não repetiremos os louvores que com toda a justiça temos feito aqui a este interessante trabalho, tão bem ordenado e tão rapidamente dado á estampa.

Somos dos que dão importancia ás publicações estatísticas, base insubstituível de qualquer trabalho serio. E porque assim pensamos julgamos também que só são verdadeiramente uteis quando andem em dia e não seja necessário quando se faz um estudo no anno de 1898 servirmo-nos das estatísticas mais recentes referidas a 1895 ou 1896.

Não está n'este caso a estatística a que nos vimos

referindo, que é do anno de 1897 e apparece em junho de 1898.

E já agora, visto fallarmos no serviço estatístico, sempre diremos que desejaríamos que a sua organisação tivesse outros moldes—alguma cousa de paralelo á direcção da contabilidade publica, havendo portanto uma direcção geral de estatística e censo com delegações nos diversos ministerios e demais serviços de obras publicas, caminho de ferro, minas, industria, telegraphos e correios, alfandegas, agricultura, contribuições, ensino, hospitaes, recrutamento, população, colonias, etc., compendiando e uniformizando assim tudo quanto interessa a vida da nação, dando unidade a estas publicações e sobre-tudo fazendo-as aparecer oportunamente.

Não faltam funcionários competentes n'este serviço, como o provam alguns trabalhos publicados pela repartição de estatística a cargo do sr. engenheiro Eduardo Villaça, coadjuvado pelo sr. engenheiro Alberto Beça e como o provam as publicações a que nos referimos agora, começadas pelo engenheiro que firma tambem a actual publicação, o sr. Perfeito de Magalhães, que era ao tempo chefe da repartição de caminhos de ferro.

E' de esperar que uma reforma na organisação dos serviços dos ministerios dé razão ás nossas observações.

N'este folheto encontram-se os mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes d'interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1897, a saber, pela ordem chronologica:

Os caminhos de ferro do norte e leste.

" " " " do sul e sueste.

O caminho de ferro do Minho.

" " " " do Douro.

" " " " do Porto á Povoa e Famalicão (via reduzida.)

O ramal de Carceres.

O caminho de ferro da Beira Alta.

" " " " de Bougado a Guimarães (via reduzida.)

O ramal de Coimbra.

O caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

O caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos.

O caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida.)

O ramal de Santa Apolonia a Bemfica.

" " " Cascaes.

Linha urbana de Lisboa.

O caminho de ferro de Santa Comba-Dão a Vizeu (via reduzida.)

O caminho de ferro da Beira Baixa.

Tem além d'isto o mappa resumo de todas as linhas

férreas, o mappa resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias, o dos explorados pelo Estado e o mappa resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.

Juntando os mappas n.^os 1, 6, 9, 10, 11 e 17 que se referem ás linhas e ramaes explorados pela companhia real dos caminhos de ferro, vê-se que no anno de 1897 circularam n'estas vias férreas, que teem um total de 1:072 kilometros, 360:536 passageiros de 1.^a classe, 1.452:350 de 2.^a classe e 5.181:057 de 3.^a classe ou o total de 6.994:483 passageiros.

D'este numero competem aos 18 kilometros das linhas ramal de Santa Apolonia a Bemfica, ramal de Cascaes, linha urbana de Lisboa 176:315 passageiros de 1.^a classe, 716:843 de 2.^a e 2.504.933 de 3.^a ou o total de 3.398:091, cerca de metade do total acima.

Nas mesmas vias férreas o numero de toneladas em grande e pequena velocidade foi respectivamente 57:021 e 1.157:849 toneladas, pertencendo 15:035 e 131:572 aos dois ramaes de Cascaes e Santa Apolonia e linha de cintura.

O imposto de transito e de sello n'estas deu para o Estado 23.827:841 ascendendo na totalidade das linhas a 180:512:633 réis as quaes deram de rendimento livre de imposto 4.329:822:789 réis sendo 310:583:603 réis nos dois ramaes e linha urbana.

As despesas de exploração foram no total de réis 1.752:874:058 pertencendo 202:707:868 réis ás tres ultimas linhas.

A comparação do anno de 1897 com o de 1896 n'estas vias férreas dá um aumento, no conjunto, de 966:780 passageiros. Este aumento porém é principalmente na 3.^a classe, pois ha uma diminuição de 64:530 passageiros na 1.^a classe, um aumento de 6:663 na 2.^a classe e de 1.024:647 na 3.^a.

Em todas as linhas e ramaes se deu diminuição na 1.^a classe á excepção da linha de Cascaes em que tiveram um aumento de 5:204 tendo os de 3.^a o aumento de 331.146.

Nas linhas do Norte e Leste a diminuição foi de 35:693 na 1.^a classe, havendo o aumento de 84:332 e 60:594 na 2.^a e 3.^a.

Os passageiros de 3.^a classe aumentaram em todas as linhas exceptuando na da Beira Baixa em que houve a diminuição de 3:235.

Em todas as linhas e ramaes o numero de passageiros subiu.

O aumento minimo 520 foi no ramal de Caceres. Segue-se a linha da Beira Baixa com 3:651, linha de Cintra-Torres 97:275, ramal de Coimbra 4:079, linha da Figueira e Alfarellos com 57:798. Ramal de Santa Apolonia com 91:551, linha urbana com 175:523, Norte e Leste com 209:233 e ramal de Cascaes com 331:146.

Tambem cresceu a tonelagem das mercadorias. No conjunto das linhas da Companhia Real os accrescimentos foram 2:038 toneladas em grande velocidade e 17:054 na pequena velocidade. Os aumentos na tonelagem de pequena velocidade foram no ramal de Cascaes 14:376, na linha de Cintra-Torres 29:196, e no ramal de Coimbra 904. Houve diminuições nas demais linhas ou ramaes que sommadas dão 27.422.

As receitas do Estado provenientes do imposto de transito e de sello foram a mais do que em 1896, respectivamente 6:463:639 réis e 4:456:030 réis ou 10:919:669 réis.

O rendimento total livre de impostos accusa no conjunto um aumento de 148:238:163 réis.

Este aumento deu-se em todas as linhas exceptuan-

do o ramal de Coimbra em que houve uma diminuição de 359:322.

O aumento maior foi na linha de Cintra-Torres 46:107:327 réis.

Para não alongarmos mais este extracto, deixaremos para outro numero o estudo das estatísticas das demais linhas.

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 6 de junho de 1898.

Ainda não se publicou o relatorio sobre as provas de carros automoveis realizadas recentemente n'esta cidade, mas é quasi certo que ha de transparecer algum descontentamento com o resultado do concurso, no que diz respeito, pelo menos, ao seu fim principal que foi, como já referi n'uma carta anterior, de chegar a um tipo de wagon automovel proprio para transporte de mercadorias na vizinhança de Liverpool em substituição dos carros actuaes de tracção animal, assim como dos caminhos de ferro. O concurso serviu porém, para demonstrar o estado actual da industria automovel, mas o efecto da demonstração foi mostrar a pouca attenção que se tem prestado até agora á construcção de vehiculos automoveis proprios para o trafego de mercadorias pesadas no qual é muito provavel ha de ser de maior utilidade o automovel.

Entre os muitos automotores exhibidos appareceram somente quatro carros, apesar de se terem mandado convites para competir a umas sessenta casas de engenharia que se dedicam em parte á construcção de automotores.

A força motriz de todos os quatro não é por petroleo nem por electricidade mas de vapor que já se considera algum tanto fóra da moda. Com respeito aos meritos ou demeritos d'estes vehiculos, será preciso, para sabel-os, aguardar o relatorio a que me referi, mas por excellentes que sejam não se podem considerar como prova de progresso na classe de automotores que mais interessa a esta cidade, isto é na que serviria proveitosamente para o trafego de mercadorias com os arrabaldes e cidades adjacentes, que agora passa aos caminhos de ferro e aos canaes.

Entretanto, fala-se n'um projecto ambicioso cujo fim é a ligação ferro-viaria de Liverpool e outras cidades d'este condado com as principaes de Yorkshire, Derbyshire e Staffordshire, para o transporte sómente de mercadorias entre as cidades interessadas. A nova linha circular d'umas 200 ou mais milhas seria propriedade commum das municipalidades alludidas, pelas quaes seria explorada em beneficio mutuo.

Para levar a efecto o novo projecto seria necessario um capital de umas 7.500.000 libras esterlinas.

E' interessante notar que na actualidade estão em construcção n'este paiz umas 123 milhas de tremvias electricos, ou mais 41 do que as que já se acham em exploração. Das 82 milhas de tremvias electricos actualmente em exploração 15 são propriedade das municipalidades e 67 de companhias particulares.

Dos tremvias em construcção 24 milhas pertencem a municipalidades e 99 a particulares.

N. W. Cornett.

PARTES OFICIAIS

Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

Direcção dos Serviços de Obras Públicas

Repertório de caminhos de ferro

24.^a As passagens de nível serão calçadas e fechadas de ambos os lados com barreiras de correr, ou que abrindo para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

25.^a Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as precisas obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

26.^a A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das águas, que se tenha suspendido ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

27.^a As aquisições, que a empresa tiver de fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependências, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis, em vigor, de expropriação por utilidade pública.

28.^a Quaesquer indemnizações devidas por prejuízos resultantes dos trabalhos de construção, conservação ou de exploração da linha ficam a cargo da empresa.

29.^a Os trabalhos de construção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicada a portaria de aprovação do projecto, devendo estar completos no prazo de dois anos, a contar da mesma data.

30.^a A linha não poderá ser aberta ao transito público senão com auctorização do governo, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

31.^a O governo fará fiscalizar por agentes seus a construção e exploração da linha férrea, podendo, se o julgar conveniente, fazer também fiscalizar os estudos no campo.

32.^a O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessários para o serviço, e mais accessórios e dependências, incluindo as linhas telegráficas ou telefónicas, carris, cochins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao domínio do estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito commun e especial de caminhos de ferro.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaequer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da concessionária, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público.

33.^a A empresa, com assistência da fiscalização do governo, procederá desde já ao inventário e descrição do material circulante actualmente existente no caminho de ferro do Bougado a Guimarães.

34.^a A empresa sujeitará á aprovação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhe alteração alguma sem nova aprovação.

35.^a São proibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que digam respeito ao serviço do estado. Exceptuam-se também as concessões feitas a indígenas.

36.^a Proceder-se-há de cinco em cinco anos á revisão das tarifas.

37.^a Toda a fixação ou modificação de horários ou de condições de serviço deverão ser aprovadas pelo governo, antes de serem anunciadas ao público pela imprensa, nas estações ou por qualquer forma.

38.^a As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecedência.

39.^a A empresa fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^a Transporte em qualquer comboio que a direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.^a Concessão nos comboios em que não haja ambulâncias postais de um compartimento em uma carruagem de 2^a classe, para transporte das malas ou volumes do correio e dos seus condecorados;

3.^a Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^a Limpeza interna das ambulâncias postais;

5.^a Transporte de empregados da direcção dos serviços de obras públicas e da direcção geral dos correios, telegraphos e pharoes,

em serviço de inspecção e fiscalização, e dos funcionários do ministerio das obras públicas que o respectivo ministro designar, e quaequer outros, que tiverem serviço especial na linha, mediante indicação do mesmo ministro.

6.^a Licença para a collocação das linhas telegráficas do governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas ou telefónicas da via férrea.

40.^a Os militares ou marinheiros em serviço ou em goso de licença, viajando em corpo ou isoladamente, pagaráo apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

41.^a A empresa fica obrigada a pôr á disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios estabelecidos para exploração da linha, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

42.^a A empresa fica sujeita:

1.^a Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita a execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependências da linha férrea.

43.^a A empresa fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificamente sobre fiscalização de construção e exploração de caminhos de ferro.

44.^a A empresa não pôde por pretexto algum impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento de novas vias de comunicação de qualquer natureza, quer sejam paralelas á linha, que faz objecto d'esta concessão, a atravessem, entronquem n'ella ou d'ella sejam prolongamento. Não será porém obrigada a fazer qualquer despesa com as obras a que a abertura das novas vias der lugar na sua linha.

45.^a A empresa não terá direito a indemnização alguma pelos prejuízos que á linha provierem de abertura das vias de comunicação, a que se refere a condição antecedente, e de transtornos ou interrupções de serviços, motivados por medidas temporarias de ordem e polícia.

46.^a As empresas concessionárias de quaequer caminhos de ferro quo venham a entroncar com a linha que faz objecto d'esta concessão, terão a faculdade de fazer circular n'ella as suas carruagens, wagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas mais recentes dos caminhos de ferro portuguezes. Esta faculdade será réciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam accordar-se sobre o exercicio d'esta faculdade, o governo decidirá, sem recurso, a questão.

47.^a A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

48.^a Logo que tenha expirado o prazo da concessão a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaequer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

49.^a Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaequer despesas que sejam necessárias, para o pôr em estado de bom serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quae objectos ficarão servindo nos últimos cinco annos de hypotheca especial a esta obrigação.

50.^a Em qualquer época depois de decorridos trinta e cinco annos da data da concessão, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Este resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve efectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a media dos cinco restantes. Essa annuidade porém, nunca poderá ser inferior á que fôr necessaria para amortizar no prazo de setenta e cinco annos e á taxa de 5 por cento, o capital efectivo dispendido na construção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos aprovados pelo governo.

51.^a O uso da linha telegráfica ou telefónica será permitido gratuitamente para os despachos oficiais, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o governo.

52.^a A empreza não poderá transferir para qualquer outra empreza, sociedade ou individuo particular, sem previa auctorisação do governo, os direitos que lhe são conferidos e as obrigações que lhe são impostas por este alvará.

53.^a A empreza, seus agentes, empregados e operarios, ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito a construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal

54.^a A empreza prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística da linha, e patenteará aos mesmos agentes toda a escripturação da companhia na fórmā do regulamento.

55.^a As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo governo, ouvido o conselho superior de obras publicas e minas.

56.^a A concessão caducará:

1.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 4.^a e seu § unico e 29.^a;

2.^o Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo, nos termos da condição 30.^a;

3.^o Se iniciada a exploração, a empreza a interromper por espaço superior a trinta dias consecutivos, ou sessenta dias intercalados durante um anno;

4.^o Se a empreza não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

57.^a Havendo trabalhos effectuados pela empreza, se a concessão caducar nos termos da condição antecedente, o governo porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais oferecer, a presente concessão pelo espaço de tempo que d'ella restar, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo nos termos d'este alvará ao arrematante, não só as obras executadas pela empreza, como tambem todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empreza, todo e qualquer direito sobre essas obras e material.

58.^a O preço da arrematação será entregue á empreza, depois de deduzidas quaequer despezas que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

59.^a Se dentro de seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecidos ao estado sem indemnização alguma á empreza.

60.^a Caducando a concessão, a empreza não terá direito a indemnização alguma, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

61.^a É muito expressamente declarado que o estado não é responsável por quaequer dívidas da empreza, qualquer que seja o modo e o título por que elles sejam ou tenham sido contrahidas, nem garante nem caucciona contractos de empreitadas geraes ou parciaes, ou outros que a empreza faça.

62.^a Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

63.^a A concessão da exploração do caminho de ferro, a que se refere este alvará, vigorará pelo prazo de noventa e nove annos, a contar da abertura á exploração da linha; findo este prazo reverterá para o estado o caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, nos termos da condição 48.^a, sem prejuizo do disposto na condição 49.^a do presente alvará.

64.^a A linha em exploração do Bougado a Guimarães, comprendendo todo o material fixo e circulante, servirá de garantia ao exacto cumprimento d'estas condições.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar, tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae assignado e sellado com o sello das armas reaes, e com a declaração de que pagou o sello de verba.

Dado no paço, em 2 de junho de 1898. — EL REI = Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 16 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 28 de maio findo, de tipo de taboleiro metallico de 2^m.70 de vāo, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para substituir os taboleiros metalicos dos pontões d'aquele vāo, existentes nas linhas ferreas de leste e norte, devendo, porém, a mesma companhia, para completa garantia de segurança dos empregados e operarios que tenham de transitar na linha, mandar estabelecer um pequeno passadiço a um dos lados dos pontões.

Paço, em 23 de junho de 1898. — Augusto Jose da Cunha.

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.^o 5 G. V. da Companhia Real—Daremos como annexo ao proximo numero esta tarifa applicavel aos logares de luxo e compartimentos reservados.

Não se pode dizer que seja uma tarifa de preços reduzidos nem d'isso trata quem, para as suas viagens, só busca a maxima commodidade. E não tem comparação, apesar das sobretaxas que se paguem, uma noite confortavelmente passada n'un compartimento reservado, em coupé-leito ou em salão onde o viajante não é despertado pela entrada e saída de outros passageiros, de revisor, etc., com a viagem em logar ordinario.

Tambem daremos junto ao proximo jornal os avisos de ampliação das tarifas n.^o 3, 11 bis, L. 1 e P. 10 de grande velocidade, todas estabelecendo os preços de 1.^a classe nos comboios tremvias, visto que, pelo novo serviço, que hoje começa, aquelles comboios passam a ter carruagens de 1.^a.

FESTAS EM COIMBRA

Para os grandes festejos que se preparam em Coimbra na primeira dezena d'este mez ha nas linhas das companhias Real e Beira Alta não só bilhetes de ida e volta por preços reduzidos como comboios especiaes de 3.^a classe com bilhetes baratissimos — 2.000 réis, ida e volta, de Lisboa e 1.000 réis do Porto.

Os comboios partem no sabado 9 e regressam de Coimbra no noite seguinte chegando os passageiros aos seus destinos na manhã de segunda-feira.

EXCURSÕES ASSOCIATIVAS

Tem-se desenvolvido cada anno mais, ultimamente as excursões em caminhos de ferro promovidas por associações populares, que aproveitando-se do grande numero de excursionistas que pódem reunir — socios, familias e amigos, obtêm por preços modicos comboios especiaes para digressões no paiz, sempre instructivas, hygienicas e agradaveis.

Os bombeiros de Lisboa, por exemplo, foram ha dois annos em passeio ás Caldas da Rainha.

No anno passado estenderam mais a viagem até a Figueira da Foz; e este anno vão ainda mais longe, até o Porto.

A Academia dos Estudos Livres, benemerita associação de instrucção popular, já em maio d'este anno promoveu um passeio á Batalha e vae agora fazer outro a Thomar.

A Sociedade União do Beato tambem repete n'este anno o passeio que realizou em 1897, que tanto agradou a todos os socios.

Assim, em todos os domingos de julho e agosto haverá excursões de sociedades excepto no ultimo 28 de agosto, que é o dia da romaria do Senhor da Serra, e portanto impossivel seria á companhia real dispôr de material para comboios especiaes.

No domingo 3 vae a Sociedade dos Operarios da Fabrica de Louça de Sacavem, em comboio especial a Cintra.

No seguinte, 10, é o passeio da Academia dos Estudos Livres, a que acima nos referimos, e outro da Academia do Commando Geral de Artilheria a Santarem.

Para o dia 17 prepara-se uma excursão, ás Caldas, da Caixa Económica Operaria.

Em 24 vae a Santarem a Sociedade Musical União do Beato, e a Sociedade União Piedense (da Cova da Piedade) a Cintra.

Para os dias 14 e 15 d'agosto já estão justas duas digressões:—a Academia Guilherme Cossoul ás Caldas e os Bombeiros Municipaes ao Porto.

Varias cutras digressões nos dias 31 de julho, 7 e 12 d'agosto estão mais ou menos combinadas.

Bom é que o elemento popular vá tomado o gosto pelas viagens, para o que não pouco têm concorrido as direcções dos caminhos de ferro do Sul e Companhia Real, fazendo as maiores concessões a estas collectividades.

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

IV

Constantinopla

(Continuação)

No paço imperial, como dizia, scintillam as illuminações que desenham as linhas geraes de todos os seus variados edificios. Mas n'um dos pavilhões do sultão passa-se uma d'aquellas scenas orientaes que pedia o pincel d'um artista ou os versos de um poeta.

Todos os annos se apresenta ali uma deputação do clero mussulmano para prestar as suas homenagens ao chefe dos crentes e para lhe offerecer um presente digno de sua magestade. Não é a mirrha e o incenso oriental que lhe offertam em cofres cinzelados, nem são as pedrarias de rutilas scintillações nem o fulvo ouro... trazem-lhe alguma cousa de mais precioso e bello... uma donzella formosissima escolhida a capricho por pessoas entendidas. E' o Alcorão que o determina.

Esta noite chama-se a noite da *força*, embora a virgem sacrificada não tenho grande horror pelo sacrificio e antes o julgue uma alta distincção.

Se nasce um filho d'aquella união, goza de privilegios especiaes, mesmo que não seja considerado como filho legitimo; fica sempre n'uma categoria superior á dos filhos das simples concubinas imperiaes.

O clero que tem a honra de fazer este presente ao Sultão, trata de adquirir a rapariga mais bonita e mais bem feita que possa encontrar-se.

E' quasi sempre uma circassiana ou armeniana como a generalidade das mulheres do harem. Ha na Armenia uma aldeia nas cercanias de Erzerum em que é proverbial a beleza das mulheres. As familias desejam que nasçam filhas porque, apenas chegam á idade nubil, vendem-nas, e parece que a ambição d'estas jovens é precisamente ser compradas para o sultão.

Que fazem ellas no harem? Divertem-se como podem; jogam, brincam, fumam, comem doces e, ás vezes, armam intrigas ou pequenos romances.

Descobertas, matam-nas sem outra forma de processo. Um sacco em que as mettem com os cumplices, e as aguas do Bosphoro. E' simples.

As vezes o Sultão enfastia-se d'esta ou d'aquella odalisca. Então casa-a. Mostraram-me um coronel casado com uma das mulheres do harem, e d'esta maneira.

O sultão viu um dia que a sua favorita estava gorda de mais.

Vou mandar-te embora, disse elle, não gosto que estejas tão gorda.

A desditsa pediu perdão e prometteu que ia emagrecer

Algumas semanas depois chama-a o senhor para verificá-la.

Viu-a e exclamou; «nada estás muito gorda. Vou casar-te.»

«Casar-me com quem?

O sultão chegou á janella. Passava um cabo de serviço, bello homem. «Com aquelle soldado; faço-o primeiro coronel.

O marido á força, ou melhor o noivo sem o saber, estudou, instruiu-se e é hoje pae d'um bello filho, vivendo n'um feliz consorcio, apesar da gordura da esposa.

Segundo me informaram, o caso é frequente. Considera-se uma honra soberana receber por esposa uma mulher do harem. Recusala seria perigoso. Os escollidos nunca se escusam.

— Acabou o mez do Ramadan. Tudo está em festas. Feriados nos ministerios e secretarias. Salva a artilharia de dia e de noite. Os festejos duram 4 dias.

Este facto dá-me ensejo para fallar de um dos aspectos da vida de Constantinopla, que é uma consequencia da osmose do Oriente para o Occidente. Cada povo, em observancia da sua religião, faz as suas festas na occasião propria.

Estamos portanto constantemente em festas. Terça-feira de entrudo, festas para os christãos. Hoje e o dia de Beirum, festas para os turcos; d'aqui a 12 dias será a terça-feira do carnaval orthodoxo, festa para os gregos.

As festas empurram-se umas ás outras.

E' excellente. Fazem-se visitas de congratulações reciprocas.

Todas as seitas religiosas, as mais diversas e opostas, se submettem a estes usos, e, nas grandes solemnidades turcas, os patriarchas armenio, latino, grego, syrio, moscovita... vão ao paço felicitar o chefe da religião mahometana.

Hontem houve na grande sala do throno o beijamão. Desfilaram por deante do soberano, n'um throno de oiro macisso, trophéu glorioso de antigas victorias contra os persas, todos os generaes e todos os altos funcionários.

Nunca vi tanto oiro, tanto galão e tantas fardas bordadas! Que humildade, que reverencia, que respeito! Não se inclinam, rastejam!

— Admirava-me um dia de que os turcos que, em summa, estão em minoria entre a população do Imperio, mantenham assim o seu dominio. Deram-me explicações d'isto. Todas as outras raças, todos os demais povos d'este grande corpo tão heterogeneo detestam os turcos cordealmente, é certo, mas detestam-se entre si ainda mais, e por tal forma que a celebre phrase: «Dividir para reinar» tem aqui uma famosa applicação.

Por isso os turcos teem tão grande cuidado em alimentar estes odios, estas discordias e rivalidades. Está n'isso a sua salvação!

Estas discussões e inimizades resultam unicamente de diferenças de religião, melhor, divergência de ritos. *Homo homini lupus*, é bem certo, ou *Clerus clero lupus*!

Não se faz ideia das invejas, dos rancores, das hostilidades surdas e declaradas que existem entre as diversas seitas!

Sem o querer, lembra-se a gente do verso de Boileau.

«Tant de fiel entre-t-il dans l'âme des devôts!»

Entra assim tanto fel nas almas dos devotos!

Entra. E é o que vale á preponderancia turca. Se os subditos do sultão, em vez de se dividirem, quizessem unir-se... oh! a questão do Oriente depressa mudaria de aspecto!

V,

O SERVIÇO DO CORREIO

Não falta quem, pela perda ou demora de uma carta confiada ao nosso serviço postal, se indigne e deduza que só entre nós tal serviço é mal feito, que não merece a menor confiança, que os empregados são ignorantes e a direcção pessima.

Ora o caso é que n'uma organização tão complexa, n'um trabalho contínuo de recepção, transporte e entrega de milhares de peças de correspondencia, natural é que um ou outro extravio se dê por milhares de motivos, sendo os principaes á má direcção e o facto de dentro das caixas receptoras, cartas e bilhetes se introduzirem, ao cahir, pelas dobras dos massos de jornaes qne foram lançados antes.

Vamos citar tres casos curiosos que nos succederam nos ultimos dias e provam que no estrangeiro tambem se dão faltas, bem mais notaveis do que o simples extravio de uma carta ou bilhete postal pelos motivos que acima expomos:

A um amigo nosso, morador na rua Açores, bairro Estephania, foi ha pouco dirigida de Paris uma carta registrada com valores. O sobrescripto vinha perfeitamente escrito em portuguez, indicando a rua, e no seu lugar a palavra Lisboa; no alto o nome do paiz.

Pois apesar da carta vir *registrada*, o que devia merecer a attenção dos empregados da estação expedidora, ella foi viajar n'um paquete de Marselha até o nosso archipelago dos Açores, e só quinze dias depois aqui foi remettida vindo de lá.

Ha dias, recebendo uma carta de Gand, na Belgica, surprehendia-nos o seu contheudo que tratava da propaganda que fizemos ás festas do Centenario, anunciando-nos que «no proximo mez» varios excursionistas viriam a Lisboa assistir áquellas festas.

Sem percebermos como esses viajantes queriam em julho, assistir aos festejos de maio, olhámos para a data da carta; era de 30 d'abril! Examinámos então o sobrescripto e achámos a explicação:

Os sellos estão inutilizados com o carimbo de Gand em 30 de abril; ao lado ha outro carimbo de Lille-Gand-Nord-17, da mesma data, na outra face o carimbo de Lisboa de 15 de junho e... dois carimbos do Rio de Janeiro de 25 de maio. A carta apesar de perfeitamente dirigida ao nosso escriptorio, fôra ao Brazil, de onde nol-a mandaram.

Finalmente hoje, ao abrir um jornal que recebemos da Alemanha, encontramos-lhe, como recheio, dois bilhetes postaes expeditos d'aquelle paiz, um para a Russia outro para a mesma cidade expedidora de um amigo que convida outro para jantar no dia 23 d'este mez.

Como se vê o extravio de correspondencia não é privilegio de nenhum correio do mundo.

SUBSTITUIÇÃO DE UMA PONTE

Na via férrea de Pensylvania, canal de New-York a Pensylvania, fez-se a substituição d'uma ponte sobre o rio Schuylkill, no curto espaço de sete minutos.

A ponte antiga, com 37 annos de serviço, não dava garantias de resistir ao trafego sempre crescente d'aquelle linha.

Fez-se uma ponte de aço mais forte.

A dificuldade consistia em lançar esta ponte sem interromper o transito que é enorme, pois os comboios passam com poucos minutos de intervallo em certas horas do dia.

A ponte nova foi armada ao lado da velha sobre uma armação de madeira, vastos andaimes nas duas margens, ligados um a outro por arcos de ferro.

N'estes arcos fez-se uma plataforma com carris.

Do outro lado da ponte velha installaram-se andaimes que deviam receber esta ponte, quando se posseste no seu logar a nova.

Escolhera-se para a manobra da substituição um domingo, por ser então menor o movimento de comboios, havendo um intervallo de 48 minutos, o que era conveniente, se houvesse qualquer impedimento que obrigasse a uma demora superior áquella que se contava ter.

A's duas horas da tarde passou na ponte velha o ultimo comboio.

Lavantaram-se os carris que a ligavam á via. Ligaram-se por cadeias os tramos da ponte a 4 machinas de vapor que esperavam no rio.

A's 2 horas e 59 minutos deu-se o signal que as machinas começavam a tirar as correntes. No fim de 2 minutos e 32 segundos a ponte nova estava no logar da antiga.

Pozeram-se os carris e ás 3 horas e 6 minutos podia passar novo comboio.

Desarmou-se depois a ponte velha e tiraram-se os andaimes.

A LUSITANA

O relatorio da gerencia d'esta sociedade, relativo ao periodo de 17 de novembro de 1896 a 31 de dezembro do anno findo, torna-se muito interessante pelos curiosos esclarecimentos que fornece.

Fundada pela iniciativa de alguns empregados despedidos da companhia Carris de ferro, esta cooperativa prosperou logo desde a sua iniciação, achando-se hoje n'uma situação lisongeira que lhe permite lutar, com vantagem, contra a poderosa companhia Carris, prestando, ao mesmo tempo, bons serviços ao publico cuja sympathia a tem bafejado desde o começo.

O capital de 15.725 accões emitidas, 79:130\$000 réis, acha-se realizado em grande parte, 41:500\$000 réis, verba em que entram 6.246 accões integralmente pagas.

D'este capital realizado foi empregada em carros (24 na data do balanço; hoje ha 27 em serviço e outros em construcção) a quantia de 6:240\$000 réis; em edificios 11:700\$000 réis; em gado 21:493\$500, existindo na data do balanço 205 cabeças; e em licenças á camara municipal a exorbitante verba de 4:958\$075 réis, havendo mais em deposito em poder da mesma réis 5:054\$125 á conta da laboração dos carros no anno corrente.

Sobre este extraordinario imposto o relatorio expõe duas comparações curiosas:— o imposto municipal representa 9 % da receita bruta e, calculando a mesma proporção do dividendo, a camara, sem em nada ter concorrido para *A Lusitana*, antes, pelo contrario, dificultando-lhe a existencia, lucra como se fosse accionista por 82:630\$000 réis.

Os lucros foram 11:523\$048 réis dos quaes tirando os gastos geraes e as reparações do material, ficam liquidos 6:251\$843 réis que a direcção propõe que sejam repartidos:

Para fundo de reserva 5 %, e de amortização 10 %; auxilio ás associações 15 %; dividendo 6 % ou 300 réis por accão liberada; amortização á razão de 9\$000 réis por muar, 20\$000 réis por carro e 2\$000 réis por arreio, ficando um saldo de 129\$491 réis para capital.

A direcção estuda o meio de dar uma nova fórmula aos carros, tornando-os mais commodos e independentes na largura dos rodados da bitola dos carris assentes nas ruas.

O rendimento das passagens nos carros elevou-se á importante cifra de 54:239\$740 réis pela venda de 1.599.739 bilhetes, sendo a média por dia no ultimo mez 7.019 passageiros.

CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA

Toda a imprensa portugueza recebeu a seguinte participação que publicamos como nos cumpre:

«Sr. Como se vê da exposição junta, deve realizar-se em Lisboa e no proximo mez de Setembro o Congresso Internacional da Imprensa.

A alteração da época, primitivamente destinada ao congresso, e por conseguinte a mudança das condições em que se devem efectuar os necessarios trabalhos preliminares, indicaram á comissão executiva local, eleita como organisadora d'aquele congresso, a conveniencia de promover uma grande reunião da imprensa portugueza, onde á referida comissão, constituída segundo o voto da assembléa, sejam definidos ou revalidados os poderes, de que carece para o cumprimento da missão que lhe compete.

E' para essa reunião que temos a honra de convidar a V. rogado a sua comparecência ou a representação do jornal, que V. tão distintamente dirige.

Sendo desejo e dever nosso diligenciar que na supra dita reunião compareçam, ou se façam representar, as redacções de todos os jornaes e publicações periodicas, de qualquer natureza, do continente, ilhas e ultramar, e julgando difícil que não esqueça o enviar a todos este convite, ousamos sollicitar de V. a gentileza especial de dar a possivel publicidade á presente circular e com ella a todos os nossos collegas a certeza de que podem tomar parte na assembléa supra referida.

A mesma assembléa poderão igualmente assistir os escriptores e homens de letras que o desejarem.

A reunião deverá effectuar-se na Sociedade de Geographia de Lisboa, ás 8^{1/2} horas da noite de 4 de julho proximo.

Para facilitar a constituição da assembléa são convidados todos os nossos collegas, que se achem nas condições acima indicadas, a inscrever-se na séde da comissão local executiva (Sociedade de Geographia) enviando á mesma comissão o documento que affirme a sua qualidade de representante de qualquer jornal ou simplesmente o seu nome, quando o inscripto seja director do seu periodico, ou homem de letras, como tal reconhecido.

A assembléa constituir-se-ha logo que se ache presente a maioria absoluta dos inscriptos até 30 de junho, e depois de constituída só n'ella poderão tomar parte, além dos inscriptos e sobre cuja qualidade official não haja duvida, os jornalistas e escriptores a quem a mesma assembléa entender poder conceder, em especial, essa distinção.

Lisboa e sala da comissão local executiva. 14 de junho de 1898.

Sr. Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A comissão executiva. — J. C. Rodrigues da Costa, Presidente; P. W. de Brito Aranha, Vice-Presidente; Jayme Victor, Marianno Pina, Silva Pereira, Secretarios; Alfredo da Cunha, Thesoureiro; Magalhães Lima, Delegado do «Bureau»; Consiglieri Pedroso, Fernandes Costa, Gomes da Silva, Lourenço Cayolla, Mendonça e Costa, Raphael Bordallo Pinheiro, Silva Graça e Fernando Pedroso, Vogaes.»

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais — Comité de Paris

Convocation des Obligataires

MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée Générale Ordinaire pour le lundi 25 juillet 1898, à 4 heures de relevée, salle des Agriculteurs de la France, rue d'Athènes, n.º 8, à Paris.

Ordre du Jour

Présentation du rapport du Comité de Paris.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal: — Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne. Aux caisses des établissements suivants: Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto et Crédit Franco Portugais.

En France: — Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris. Aux caisses des établissements suivants: Banque de Paris et des Pays Bas, Comptoir National d'Excompte de Paris, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais et Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'industrie en France.

A Londres: — Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C.º

En Allemagne: — Aux caisses de la Bank fur Handel und Industrie, Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-Mérn.

En Belgique: — Aux caisses de la Banque de Brabant, de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, 13 juin 1898.

Le Comité de Paris

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 do proximo mez de julho, conforme o disposto no titulo 4º dos Estatutos, coube a sorte aos n.os 2:866, 4:166, 5:067, de réis 450\$000 e os n.os 18:176, 20:203, 22:711, 23:333, 23:409, 27:000, 28:764, 29:989, 30:095, 30:314, 30:875, 32:812, 34:387, 36:407, 36:630, 44:436, 53:072, 53:915, 54:967, 55:814 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho proximo.

NO PORTO — Na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49.

EM LISBOA — No London and Brazilian Bank Limited.

EM LONDRES — No Capitaland Counties Bank Limited.

EM AMSTERDAM — Em casa dos srs. Westendorp & C.

EM BRUXELLAS — Em casa dos srs. J. Matthieu & Fils.

Sendo excessivamente pesado o imposto sobre obrigações estrangeiras, entendeu a Companhia dever renunciar a cotação em Paris, deixando por isso de ser pago o coupon n'aquelle praça.

Porto, 21 de junho de 1898. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa. O presidente do concelho de administração: — Carlos Lopes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tendo-se dado a hypothese prevista do § unico do artigo 33º dos estatutos, é novamente convocada a assembléa geral ordinaria dos srs. accionistas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para segunda feira 11 de julho proximo futuro, ao meio dia, na séde da companhia no edificio do Rocio, continuando a mesma ordem do dia, e sendo recebidos depositos de accões até ás 4 horas da tarde do dia 25 de junho corrente.

Em 16 de junho de 1898. — O presidente do conselho de administração, Antonio Maria Pereira Carriço.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados, que o conselho de administração, por motivo da subida excessiva do cambio, teve de limitar a 87 réis a importancia da segunda prestação a pagar sob o coupon n.º 20.

O pagamento effectuar-se-ha a partir de 1 de julho de 1898 á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé o fr. 50».

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir da mesma data, a declaração actualmente feita no boletim oficial será substituida pela seguinte: Ex-coupon n.º 20 estampillé de 1 fr. 50».

Os coupons serão pagos e carimbados:

Em Lisboa na sede da companhia, rua Victor Cordon n.º 1;
Em Paris no comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère;
Em Londres na casa Morton Chaplin & C.º Princes Street 6,
E. C. — O conselho de administração

Companhia do Caminho de Ferro de Guimaraes

Pagamento do juro semestral das obrigações e de dividendo ás acções

Desde o dia 30 do corrente mez de junho começarão os seguintes pagamentos:

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 1.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 4, devidamente cortado, ou apresentação do título, quando nominativo ou ao portador para ser carimbado.

De 2% ou 2\$000 réis a cada acção, de dividendo do 1.º semestre, do corrente anno, mediante apresentação do título para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entram-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locaes:

No Porto, séde da Companhia, rua de Cedofeita, n.º 291. Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.º Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos. Guimaraes, escriptorio do sr. Manoel Pinheiro Guimaraes. Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves.

E em todas as estações da linha: Guimaraes, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrso, Louzédo e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 23 de junho de 1898.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimaraes — O gerente, Antonio de Moura Soires Velloso.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de julho de 1898.

Pouco adeantaram as nossas finanças nos ultimos quinze dias, estacionarios como estão os negocios na expectativa de um approximamento da guerra ou do theatro d'ella, segundo as ameaças que diariamente nos vêm de além do Atlântico.

A Hespanha, hoje socegada na apparença, não se sabe que explosão fará quando receber a primeira granada nas suas cidades marítimas. E' o ultimo ultrage dos americanos, e visto o caminho que a guerra tem levado, visto a indifferença da Europa e talvez um bocado de sympathia de raça da Inglaterra amassado com uma cubica mal disfarçada de algum terreno mais, proximo do Peñon de Gibraltar, não é para admirar que os yankees mandem passear os seus couraçados até ás costas da Peninsula e provocar mais uma vez a nação que não soube defender-se senão deixando morrer nobre e valorosamente os seus soldados e marinheiros.

Dado esse caso, bem provavel, o que succederá na Peninsula é pergunta a que ninguem pôde responder, posto que todos claramente vejam que bastante de extraordinario haverá. Já o viu a Inglaterra mandando um cruzador para o nosso porto, segundo se diz, para proteger os cidadãos ingleses que se encontram em perigo.

Parece-nos transparente demais este veu atravez do qual se vêm perfeitamente os verdadeiros fins...

Deixemos a politica internacional para nos embalarmos com a noticia de que, do relatorio do sr. conselheiro Perestrello, que tem sido lido e estudado em repetidos conselhos de ministros, alguma esperança resulta de regularização das nossas questões financeiras nos mercados europeus.

Um jornal auctorizado disse ha dias que aquelle distinto funcionario conseguira assegurar nos diferentes centros financeiros que visitou, grupos de individuos cuja genuina representação dos possuidores de titulos da nossa dívida externa fosse reconhecida pelos respectivos governos, a fim de que um futuro convenio, com aquelles ajustado, não encontrasse mais tarde difficultades diplomaticas; constando que logrou o seu intento, deixando em bom andamento as suas negociações n'aquelle praça, sendo licito suppôr que não tardará a noticia de que um comité constituido segundo a orientação acima apontada se forme n'un prazo muito curto, prazo que bem pouco pôde demorar-se, apenas até á solução definitiva da crise politica, determinada pela demissão do gabinete presidido pelo sr. Meline.

Se a occasião, visto a situação apertada em que nos achamos, é má para nós, não é menos certo que os que tenham interesse na regularização da nossa dívida devem ser os primeiros a reconhecer a imperiosa necessidade de facilitar uma solução, cuja demora cada dia nos põe em maiores apuros.

E bom seria que os mercados estrangeiros se compenetrassem

de que esta situação tambem os prejudica. A elevação dos cambios tem diminuido consideravelmente o commercio internacional, como diminuirá os rendimentos das alfandegas, se continuar assim, e os primeiros a soffrer serão os crédores que n'esse comércio e n'esse rendimento teem a sua garantia.

Tambem o *Diario* publicou um resumo geral das receitas do Estado que resulta animador.

Segundo esse resumo as receitas e despesas efectivas nos meses de julho de 1897 a fevereiro de 1898 foram :

Receitas.....	36:813.831\$171
Despesas.....	36:621.293\$423
Excedente.....	192.537\$748

Não nos chega o espaço para analysar os detalhes d'esta conta; todavia respigarremos d'ella o que se refere á enorme verba do ministerio das obras publicas, que foi :

Despesa ordinaria.....	4:828.546\$270
Extraordinaria.....	1:929.817\$097
Total.....	6:758.363\$367

com aumento de 1:094.471\$719 sobre os fundos dispendidos no periodo anterior.

Nas receitas nota-se tambem que o imposto do sello vai diminuindo de rendimento, o que é resultado justamente do exagero com que este imposto está pesando sobre tudo.

As cotações, tanto no nosso mercado como nos estrangeiros, mantiveram-se, embora com oscillações, e os cambios continuaram baixos apesar da grande quantidade de papel que tem vindo do Brazil e d'Africa, apesar do corte do coupon externo e das companhias Real e Atravez d'Africa que tem sido negociado, e de se saber que não ha encargos importantes que, ainda no mes proximo, obriguem á exportação de ouro.

Mas ha, em compensação, interesses e interessados muito persistentes e insaciaveis em agravar o estado dos cambios, e, enquanto não houver meio de os dominar, andaremos assim.

A assembléa geral da companhia Real, que devia realizar-se hoje, ficou transferida, por falta de numero de accionistas e, capital inscriptos, para o dia 11.

O relatorio, que no proximo numero começaremos a publicar, apresenta resultados muito lisongeiros.

N'esta secção annunciamos um facto extraordinario na industria ferroviaria do nosso paiz, e pouco vulgar mesmo na Europa.

Uma companhia de caminhos de ferro que, sem a menor subvenção ou auxilio do thesouro, antes concorrendo para elle com todos os impostos, alguns bem pesados, não só paga pontualmente o coupon dos seus titulos de juro fixo, como distribue dividendo ás acções.

E' a companhia de Guimaraes que pôde servir de exemplo a muitas administrações particulares e bom seria que as publicas tambem se inspirassem no systema de cuidadosa direcção e economia que n'essa pequena companhia é norma.

O cambio do Brazil, tendo baixado até 7 por causa de um boato espalhado pelos baixistas de que estavam rotas as negociações do convenio feito pessoalmente pelo habil presidente, elevo-se de novo, promettendo snbir mais, agora que já não ha duvida de que essa negociação está concluida.

CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	29 7/8	29 3/4	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque.....	29 11/16	29 5/8	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	951	955	No mercado.....
" cheque.....	958	960	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	393	394	174
" cheque.....	396	397	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v....	393 1/2	394 1/2	Premio libra.....
" cheque....	396 1/2	397 1/2	3\$600 e
Madrid cheque	870	880	3\$650.

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

JUNHO

BOLSAS	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	
Lisboa: Inscriç. de assent.	30,60	-	30,70	30,70	-	29,70	29,60	-	29,60	29,60	30,70	-	-	-
" coupon.	-	-	-	30,70	29,70	29,70	29,80	-	29,75	-	29,80	-	29,80	-
Obrig. 4% 1888.....	-	-	14.300	-	14.600	-	14.600	-	-	-	14.600	-	-	-
" 4% 1890 assen.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 1890 coupon....	-	-	-	35.900	35.800	35.800	-	-	-	-	-	-	-	-
" 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	-	-	-	-	40.800	-	-	-	-	-	-	40.500	-
" 4 1/2 % coup. int....	41.500	-	-	41.000	41.000	-	-	-	-	40.900	-	-	41.000	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	-	-	124.400	-	124.000	124.000	-	-	123.700	123.500	-	123.500	-
" " Commercial....	-	-	-	-	-	-	121.500	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	105.700	-	-	-	-	105.500	105.700	-	-	106.000	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	81.000	81.000	-	-	-	-	-	-	80.800	-	80.900	-
" Cemp. a Real.....	10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.800	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.000	-	-	99.000	-
" " 5%	-	-	-	-	93.500	-	93.500	-	93.500	93.500	-	-	93.500	-
" C. Real 3% 1.º grau.	75.700	-	75.500	75.300	-	-	75.300	-	-	75.500	-	-	75.000	-
" " 2.º grau.	14.250	-	13.900	13.900	14.000	13.700	13.800	-	-	13.850	13.800	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa....	77.000	-	77.500	78.400	79.700	79.300	78.700	-	-	73.000	76.800	-	72.800	-
Paris : 3% portuguez....	18,35	18,50	18,25	18,25	18,65	18,85	18,50	18,30	18,40	18,40	18,70	18,30	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	-	-	17	-	15	-	15	15	-	-	-	-	-	-
" Norte Hespanha..	59	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	116,50	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	232	234	236	233,50	233	231	233	-	-	231	230	232	-	-
" " 2.º grau	-	42	42	42	40	41	41	42	42	41	41	41	-	-
" " antigas.	-	-	-	112	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta	53	54,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	49	50	49	52	-	56	53	55	-	54	54,50	54,50	-	-
Londres: 3% portuguez....	192,50	87,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa....	50	50	50	50	50	50	50	57	57	57	57	57	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	46,50	46	46,37	47	47	47	47	46,75	46,87	47	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totais			Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilometríticas	Kil.	Totais	Kilometríticas	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPAGNA REAL	de a Jun.	693	Réis 68:346.000	98.623	693	Réis 61:882.623	89.296	Réis 1.431:852.000	Réis 1.301:752.515	Réis 130:099.485	Réis	-	-
Antiga rede e nova não garantida.	11 17 "	"	67:077.000	96.792	"	61:882.623	89.296	1.498:929.000	1.363:635.138	135:293.862	-	-	-
Nova rede garantida.	4 10 Jun.	380	7:527.000	19.807	380	7:797.377	20.519	163:362.000	155:636.485	7:725.515	-	-	-
Sul e Sueste...	21 17 "	"	7:768.000	20.442	"	7:797.377	20.519	171:130.000	163:433.862	7:696.138	-	-	-
Minho e Douro.	5 11 Maio	353	20:360.142	57.677	353	17:945.245	50.836	191:565.933	176:676.112	14:889.821	-	-	-
Beira Alta....	12 18 "	"	19:361.581	54.848	"	19:524.941	55.311	210:927.514	196:201.053	14:726.461	-	-	-
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	19 25 "	"	19:256.397	54.550	"	18:569.840	52.605	230:183.911	214:770.893	15:413.018	-	-	-
Guimarães....	28 6 Jun.	253	5:478.546	21.654	253	5:353.451	21.160	112:512.384	123:516.405	-	11:003.521	-	-
Norte de Hes- panha.....	3 9 Jun.	3672 Ps.	1.636.541 Ps.	445	3672 Ps.	1.559.689 Ps.	424	37.892.050 Ps.	34.120.871 Ps.	3.771.179	-	-	-
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....	10 16 "	"	1.635.200	445	"	1.586.146	431	39.527.253	35.707.017	3.820.236	-	-	-
Andaluzes....	28 3 Jun.	2927	1.369.806	467	2927	1.266.275	432	26.850.626	22.974.989	3.902.637	-	-	-
Zafra a Huelva.	4 10 Jun.	1067	458.724	429	1067	310.470	290	7.972.487	6.104.029	1.868.358	-	-	-
	11 17 "	"	350.183	328	"	249.719	243	8.322.670	6.353.748	1.968.922	-	-	-
	18 24 -	-	32.023	177	180	30.526	169	750.066	682.379	67.687	-	-	-
	"	"	29.548	164	"	30.292	168	779.613	712.671	66.942	-	-	-
	"	"	23.149	128	-	20.429	113	802.763	733.100	69.663	-	-	-

BELLEZAS DO FIO AEREO

Já demos notícia do incendio da estação telephonica em Zurich. Vejamos alguns pormenores:

No dia 3 de abril ultimo caiu em Zurich uma grande quantidade de neve e chuva. Os fios dos telephonios cobriram-se de uma espessa camada de neve, chegando nalguns sitios ao diametro de 60 milimetros, isto é, trinta vezes o diametro dos fios. Deste modo o peso d'um lanço de fio com 100 metros, que geralmente não passa de 2,8 kilogrammas, subiu a 60. Como havia postes com 250 fios, aconteceu que muitos foram derrubados, arrastando os cabos e cahindo sobre os conductores electricos dos tremvias.

A's nove da manhã quando, na central, uma telefonista quiz estabelecer uma comunicação telephonica, recebeu uma grande descarga e saltou a faísca em arco voltaico entre dois conductores. Os fios do quadro tornaram-se incandescentes, fundindo-se os isoladores. O quadro das comunicações ardeu e, em menos de dez minutos, toda a sala e a parte superior do edificio era pasto das chamas.

Os rapidos socorros evitaram a ruina completa da casa.

Os prejuizos da estação não contando os da réde, ascendem a 200 contos.

O serviço só pode ser restabelecido no fim de alguns meses.

Debate-se agora a questão: Quem é responsável pelos prejuizos, a companhia dos telephonios ou a de viação?

O que se vê bem é que ha grande perigo em colocar nas ruas conductores aereos percorridos por fortes corrente electricas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal da Beira Alta. — O nosso amigo sr. J. Rennes, engenheiro chefe da exploração da companhia da Beira Alta foi pelo ministro do Commercio de França, Mr. Henry Baucher, nomeado conselheiro do comércio exterior da França, nomeação que representa uma grande honra por serem muito importantes as atribuições d'este cargo.

Apeadeiros. — Pela nova organização do serviço de comboios da companhia real que hoje começa são abertos mais 3 apeadeiros sendo um o de Cacia, para os comboios tremvias, entre Aveiro e Estarreja; outro na linha de Leste, para os tremvias de Sacavem que vão até à Povoa, em St.ª Iria, a meio percurso entre Sacavem e Povoa; outro, o de St.º Amaro, em Oeiras, margem do rio.

Também se annuncia para breve a abertura de um apeadeiro no Bom Successo.

Novo material. — Foi aprovada a recepção definitiva das 4 locomotivas que a casa Beyer Peacock & C.ª forneceu para a rede do Minho e Douro.

Tracção electrica no Porto. — Começou a funcionar na linha entre a praça de D. Pedro e a rua Infante D. Henrique um novo carro electrico fornecido pela fabrica Siemens & Halsck, de Berlim. Este veículo é muito mais amplo e confortavel que os primeiros, de aspecto elegante e sendo bem acabado e pintado no todo, muito agradável á vista, e muito suave no deslizar. A noite, sobretudo, com a excellente iluminação que apresenta, é de um maravilhoso efecto. E, além d'isso, muito confortavel, para esta epocha, com largas janellas e ventiladores, que o tornam um verda-

deiro abrigo em dias de demasiado calor como o que ultimamente tem feito. O travão é munido de uma pequena sineta de aviso, que é ao mesmo tempo preventiva e indicativa da partida do carro.

De Cezimbra ao Seixal. — Os principaes proprietarios e pessoas influentes do concelho de Cezimbra nomearam, entre si, uma commissão para promover a construcção de uma via férrea d'aquella villa a Azeitão e Seixal, projecto que já foi presente á camera dos deputados e a respectiva commissão aprovou. A commissão é composta dos srs. José O'Neill Pedroso, Alípio Loureiro, José Rumina e João Baptista Gouveia.

Pedido de concessão. — Foi pedido pelo sr. Eurico Allen a concessão de uma nova linha de Queluz ao logar da Venda Secca.

Porto a Gondomar. — Tendo o srs. Camillo Mangeon requerido em 1888 a concessão d'este caminho de ferro, pedido que teve parecer favoravel do conselho de obras publicas, requereu agora o alvará que lhe vai ser passado.

Atravez d'Africa. — Já tem funcionado a commissão nomeada para estudar a situação financeira da Companhia resolvendo mandar imprimir, para que possa ser estudado por cada um dos seus membros, o relatorio da commissão anterior e outros documentos.

A commissão é composta dos srs. Pereira Carrilho, presidente; Madeira Pinto, Cândido Xavier Cordeiro, Tito de Carvalho, Osorio Sarmento e Oliveira Martins.

— Esta companhia pediu ao governo auctorização para abrir á exploração mais um troço de linha.

— Segundo as noticias telegraphicais recebidas, parece que os estragos causados pelas ultimas chuvas já ficam reparados, e que a exploração está restabelecida em toda a linha férrea de Ambaca desde o principio d'este mez.

Mormugão. — O rendimento d'este caminho de ferro durante a semana finda em 20 de junho foi de 5:986 rupias; em igual periodo do anno anterior, 4:488. Nas 21 semanas decorridas foi de 103:511, tendo sido em igual periodo do anno anterior de 74:082 rupias. Houve portanto, um augmento de 29:429 rupias.

Beira a Chupanga. — Consta ao *Diario de Noticias*, que sempre irá para deante a construcção d'este caminho de ferro, na margem direita do Zambeze.

Esta linha férrea deve contribuir bastante para o augmento do movimento do porto da Beira, porque encurtará muito as communicações entre os territorios da Nyassalandia e o Cabo, por isso que o tráfego se pôde fazer pela via fluvial do Chire e do Zambeze até Chupanga, onde seguiria por aquella linha férrea até a Beira tomando aqui o paquete que o levaria a Lourenço Marques, onde, pelo caminho de ferro de Pretoria se dirigiria para o Cabo da Boa Esperança.

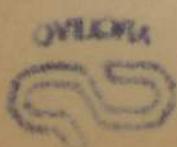
Ruo — Os comerciantes e agricultores da Zambezia instam pela construcção d'esta linha. O sr. ministro da marinha respondeu a um telegramma do sr. Moussinho d'Albuquerque n'este sentido, que essa construcção ia ser decretada. O conselho de estado já se occupou d'isso.

LINHAS ESTRANGEIRAS

França

Vias férreas de interesse local. — Proseguem estas construcções que são da maior utilidade para os povos e para as linhas principaes em que elas vão inserir-se como tributarias.

Foram declaradas de utilidade publica as expropriações: 1º para uma linha férrea no Loire-Inferior com a bitola de 1m,0, trac-



ção a vapor, entre S.^o Julien de Vouvantes e la Chapelle-Glain : 2^a para uma outra nos departamentos do Pas de Calais e do Nord entre Marquion e Cambrai, de bitola normal com 20m,500 de extensão ; 3.^a para uma outra no departamento de Aisne com a bitola de 1m,0 de Guise a Catelet e com 40 kilómetros de desenvolvimento.

Nord. — A conta do primeiro estabelecimento n'este caminho de ferro elevou-se no fim de 1897 a 590.897,813 francos.

A companhia adquiriu em 1897, 8 locomotivas compound, 497 carruagens e 2.034 wagons. Estão encommendadas 62 locomotivas, 62 tenders, 105 grandes carruagens de armão, 310 ordinarias, 1.124 wagons de 20 toneladas, 80 outros de diversa tonelagem.

A extensão explorada era de 3.746 kilómetros. O percurso dos comboios foi de mais 1.560,279 kilómetros, attingindo o total de 54 milhões e meio kilómetros.

As receitas, deduzido o imposto, foram de 213.511,520 francos ou mais 6.700.847 francos do que em 1896.

O aumento de passageiros foi principalmente na 3.^a classe.

Houve um aumento de 328.354 francos de encommendas postaes.

As despesas foram de 106.516,223 francos ou mais 2.714,661 do que em 1896.

O coefficiente de exploração foi de 49,89 %. Tinha sido de 50,19 em 1896, passando o custo kilometrício a 1,95 em vez de 2,226.

O lucro liquido attingiu 25.898,080 francos.

Belgica

Foi introduzido nos comboios da Belgica entre Bruxellas e Ostende um wagon-escriptorio, onde os passageiros podem trabalhar aproveitando o tempo da viagem.

Italia

Foi inaugurada a linha funicular de Montecatini Bagui a Montecatini Alto.

A linha tem 1053,71 e uma inclinação de 19,87 % em média chegando a um maximo de 38,5 por cento.

Tem só uma via, havendo portanto um desvio a meia altura.

Os carris são de aço com 23 k. por metro corrente.

O desvio mede 70^m

O motor está collocado na parte superior e dá 50 cavallos velocidade.

O cabo é formado por 96 fios de aço tendo o diametro de 28 millimetros.

O esforço maximo que deve supportar é de 2686 kilómetros mas foi ensaiado para a carga de 37.000.

As carruagens teem freios automáticos.

O inspector geral das vias férreas ordenou em circular enviada ás sociedades ferro viarias que nas estações se collocasse em local accessivel ao publico um indicador destinado a dar noticia das demoras ou atraços dos comboios de passageiros logo que esse atraço seja superior a 15 minutos e o percurso do comboio 160 kilómetros pelo menos.

O aviso deve indicar o numero do comboio, a hora normal de chegada, qual o atraço, e a sua causa, quando seja superior a uma hora.

Africa

Foi aberto á exploração o primeiro troço da via férrea ingleza de Uganda. Este troço tem 100 milhas e vae de Mombassa, testa de linha, a Voi.

Por enquanto ha tres viagens de ida e volta por semana.

Faltam ainda 510 milhas para se chegar a Victoria-town na margem septentrional do grande lago.

O orçamento da linha foi de tres milhões de libras, mas parece que a despesa chegará a quatro.

Conductores de trabalhos e grande numero de operarios são indios. Ha todavia ali 7 engenheiros inglezes que dirigem a construção.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

DA

BEIRA ALTA

Conselho fiscal. — O conselho fiscal em cumprimento do mandato que lhe confiastes na vossa ultima Assemblea Geral, procedeu á verificação do balanço e contas do exercicio de 1897.

Eis o resultado do seu exame:

Deduzidos os reembolsos e o imposto sobre os transportes, as receitas da exploração elevaram-se a réis 314.097 \$ 485
ou seja em francos ao par 1.744.986,02 francos augmentando sobre o exercicio anterior 12.308,70 francos ou réis 2.215 \$ 568

As despesas, comprehendendo a renovação da via por 19.052 \$ 742 réis ou 105.848,57 francos, atingiram réis 164.577 \$ 830
ou seja em francos ao par 914.321,27, diminuindo sobre o exercicio anterior 13.551,44 francos ou réis 2.439 \$ 256

O excesso das receitas de exploração alcança para o exercicio de 1897 149.519 \$ 655
ou 830.664,75 francos ao par augmentando 25.860,14 francos ou réis 4.654 \$ 824

O vosso conselho de administração dá no seu relatorio todas as explicações necessarias, pelo que não temos, sobre este ponto, de dar indicações especiaes.

Os productos liquidos da exploração, réis 149.519 \$ 655
augmentados com o saldo do ultimo exercicio, réis 61.153 \$ 263
Sommando réis 210.672 \$ 918

permittiram pagar aos obrigacionistas:

Em 30 de junho de 1897 uma prestação de 1 franco sobre o coupon n.^o 19 ou seja, francos 121.117,00

Em 31 de dezembro de 1897, o saldo do coupon n.^o 19, 2,65 francos ou francos 320.960,05

Mais uma prestação de 1 franco sobre o coupon n.^o 20 ou francos 121.117,00

Em total 4,65 francos para o exercicio ou seja, francos 563.194,05

Foi applicado além d'issso:

1.^a Para impostos de sello e transmissão, imposto do rendimento e despesas relativas ao pagamento de coupons, francos 45.389,67

Somma francos 608.583,72

Esta quantia, paga em França, conforme as condições do encargo obtigações, teria necessitado, se o cambio estivesse ao par, uma somma de 109.545 \$ 070 réis em quanto que a companhia teve que desembolsar em virtude do cambio, réis 161.842 \$ 897

(O cambio medio resulta a 797 e 798, infligindo assim para o serviço de obrigações uma perda de 52.297 \$ 827)

2.^a Para diferença de cambio sobre pagamentos effectuados em Paris, réis 13.585 \$ 585

3.^a Para premio annual atribuido aos fundos de seguro (1.765 francos ao par) 317.700

4.^a Para trabalhos de primeiro estabelecimento, dos quaes m^s de metade para a passagem do Sud-Express réis 2.384 \$ 460

Somma réis 178.130 \$ 642
de que se deve deduzir :

Juros vencidos pelos fundos depositados réis 920 \$ 543

Liquido 177.210 \$ 090
Resto disponivel em 31 de dezembro de 1897 33.462 \$ 819

Esta quantia representa, ao par, 185.904,55 francos, mas no cambio de 31 de dezembro de 1897, ou seja 792 réis por 3 francos não representa mais que 126.753,10 francos.

Do saldo disponivel, o conselho de administração retira como anteriormente, para ocorrer a todas as eventualidades da exploração, réis 24.300 \$ 000

O excesso de 9.162 \$ 819
juntar-se-ha aos resultados do primeiro semestre de 1898.

A perda de cambio que ainda se agravou eleva-se este anno á somma total de 65.883 \$ 412 que, ao par, representa 366.018,95 francos.

Se o cambio estivesse ao par, os obrigacionistas receberiam 7,65 francos em vez de 4,65 francos.

Damos em seguida as modificações ocorridas no balanço sendo a equivalencia de réis a francos calculada ao par (180 réis por 1 franco.)

Activo. — Primeiro estabelecimento 11.819.132 \$ 103 ou francos 65.661.845,02.

O aumento é de 2:384\$460 réis ou 13.247 francos que deriva de diversos trabalhos de melhoramentos executados em tres estações e diversas instalações que se precisavam para a passagem de Sud-Express.

Subvenção do Estado: 25.030\$726 réis ou 139.059,59 francos. Sem alteração

Caixas e Bancos: 37:305\$470 réis ou 207.252,61 francos.

Esta quantia é assim constituída:

<i>Em Paris, ao credito da Companhia em casa dos seus banqueiros, frs. representando o cambio de 31 de dezembro de 1897, réis.....</i>	<i>10.029\$114</i>	<i>37.989,07</i>
<i>que calculados ao par representam, frs.....</i>	<i>55.717,30</i>	
<i>Em Portugal, em caixa ou em deposito..... valendo ao cambio de 31 de dezembro de 1897, francos..... mas representando ao par francos</i>	<i>27.276\$356</i>	<i>103.319,53</i>
		<i>151.535,31</i>
<i>Totaes.....</i>	<i>37:305\$470</i>	<i>207:252,61</i>
		<i>141.308,60</i>

A diminuição do saldo disponível explica a redução do saldo em caixa.

Abastecimentos nos armazens e officinas: 72:266\$292 réis ou 390.368,29 francos.

O aumento é de 2:884\$009 réis ou 16.022,27 francos e resulta d'um ligeiro aumento em todos os artigos.

Contas correntes e contas d'ordem devedoras: 113:050\$700 réis ou 628.059,44 francos.

O aumento sóbe a 21:706\$347 ou 120.590,82 francos.

As contas correntes devedoras (25:801\$660 réis ou 143.342,55 francos) apresentam uma diminuição de 8:264\$616 réis ou francos 45.914,53 em virtude da suppressão da conta de 7:500\$000 réis aberta o anno anterior e que foi integralmente saldada no curso do exercicio.

Uma importancia de 100\$000 réis entrou novamente a credito de Paulo Martins.

As contas d'ordem devedoras (87:249\$040 réis ou 480.716,89 francos) apresentam um aumento de 29:970\$963 réis ou francos 166.505,35 por motivo da elevação da conta «Provisões para coupons de obrigações» por a prestação posta em pagamento em 31 de dezembro de 1897 ser de 3,65 francos em lugar de 2 francos

Direitos fiscais sobre as acções em França: 2:337\$138 réis ou 12.984,10 francos.

Augmento de direitos pagos no exercicio de 40 francos.

Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para o pagamento dos coupons de obrigações: 3.138:616\$816 réis ou francos 17.346.760,12.

O aumento é de 242:571\$286 réis ou 1.347.618,25 francos e representa a diferença entre os productos líquidos de exploração e o total dos dois coupons vencidos do decorrer do exercicio, mais as despesas de cambio e outras relativas ás obrigações.

Passivo.—Capital: 1.800:000\$000 réis ou 10.000.000 francos.

Obrigações 5.450:265\$000 réis ou 30.279,250 francos.

Subvenção do Estado 4.650:764\$220 réis ou 25.837.579 francos. Estas contas não apresentam alteração.

Imposto sobre o tráfego: 2:940\$508 réis ou 16.336,16 francos.

Quantias lançadas por conta do tesouro e que lhe devem ser pagas. A diferença é sem importancia.

Contas correntes e contas d'ordem créadoras:

269:529\$348 réis ou 1.497.385,30 francos.

O aumento de 37:285\$650 réis ou 210.142,50 francos não merece explicação alguma particular; é consequencia, na maior parte, do movimento causado nas contas d'ordem devedoras pelo aumento da prestação posta em pagamento em dezembro.

Fundos de seguro: 3:726\$595 réis ou 20.703,31 francos.

Assim como nos annos anteriores, esta conta aumenta-se com o abono de 1.765 francos ou 317\$700 réis.

Coupons de obrigações: 3.028:513\$574 réis ou 16.825.075,40 francos.

O aumento é de 216:409\$226 réis ou 1.202.273,48 francos representando a diferença entre os coupons 37 e 38, vencidos no decorrer do exercicio, e o total dos pagamentos feitos nos coupons 19 e 20.

Não temos a fazer observação alguma sobre o balanço e contas que vos são apresentadas pelo conselho de administração e propomos, senhores, que os approveis, taes como vos foram apresentados.

O conselho fiscal.

Resoluções: 1.ª A assembléa geral depois de ter ouvido o parecer feito pelo conselho fiscal aprova o relatorio, o balanço e as

contas do exercicio de 1897 (19.º exercicio), taes como lhe foram apresentadas pelo conselho de administração.

2.ª A assembléa geral confirma a nomeação como administradores dos srs. Visconde de Jessaint e Edouard Delange nos termos do artigo 26.º dos estatutos.

3.ª A assembléa geral reelege como administradores os srs. Conde de Mendia, Barjona de Freitas, Goudchaux, Boitelle (Jules).

4.ª A assembléa geral em conformidade com o artigo 38.º dos estatutos nomeia membros efectivos do conselho fiscal para o exercicio de 1898 os srs. Fourchault (Gustave), Zerbi (Pierre de), François (Marcel) e membros supplentes os srs. Guillemant (Paul) e Da (Henri).

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de azeite de oliveira

Faz-se publico que, pela uma e meia hora da tarde de 9 de julho proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 36.000 kilogrammas de azeite de oliveira.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 252\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importância total do fornecimento, por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita, depositos que terão logar 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, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 18 de junho de 1898.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de coke para fundição

No dia 6 de julho proximo, 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 150 toneladas de coke para fundição.

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

Lisboa, 10 de junho de 1898.

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 6 de julho proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 6 de maio de 1898, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam de que poderão ainda retrair-as, pagando o seu débito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santiificados até 5 do referido mes de julho inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 16 de junho.

N.º 1658 — Poço do Bispo a Villa Franca, 2 caixas de licores; peso, 67 kilos; consignatario, Cipriano José Soares.

N.º 2126 — Poço do Bispo a Villa Franca, 1 caixa de licores; peso, 33 kilos; consignatario, José Pedro Baptista.

N.º 60.130 — Porto P. a Lisboa mar, 4 caixas de licores; peso, 191 kilos; consignatario, Antonio da Fonseca Motta.

N.º 48.909 — Mirandella a Lisboa P., 2 caixas de marmore; peso 285 kilos; J. Bento Vianna.

N.º 122 — Belver a Lisboa P., 4, 2 barris e 2 caixas com garrafas vasias; peso 118 kilos, consignatario Jansen & C.ª

N.º 2.785 — Estarreja a Gaia, 7 caixas com garrafas vasias; peso 170 kilos; consignatario, Francisco Pereira d'Oliveira.

N.º 1.367 — Gaia a Lisboa R., 2 caixas com vinho; peso 43 kilos; consignatario, Conselheiro Francisco Mattoso.

N.º 227 — Castello Novo a Lisboa P., 1 mala com roupa; peso 19 kilos; consignatario, Alfredo Caldas Xavier.

E mais: 1 sacco de milho, peso 110 kilos; 4 saccos com enxofre, peso 180 kilos; 17 saccos com purgueira, peso 1.276 kilos; Torres Novas, 1 caldeira e mais material de ferro, peso 27.000 kilos.

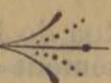


PHOTOGRAPHIA DA CASA REAL

EMILIO BIEL & C.^A

PREMIADA EM TODAS AS EXPOSIÇÕES A QUE TEM CONCORRIDO
342 — RUA FORMOSA — 342

(PALACIO DO CONDE DO BOLHÃO)

 PORTO 

Esta antiga e acreditada casa acha-se luxuosamente installada e habilitada a executar **todos os trabalhos** pelos processos **photographicos, phototypicos e lithographicos**.

Especialidade em **ampliações**, retratos em carvão, **platinotypia** e a **porcellana**.

Encarrega-se tambem de executar quaesquer trabalhos fóra de casa para o que tem um pessoal muito habilitado.

Egualmente tem á venda uma **grande collecção de vistas** de todos os pontos do paiz.

—• TELEPHONE, 508 •—

C^{IE} G^{LE} DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

Producção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000 kilog.**

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

ADUFAS, TORNEIRAS, MARCOS FONTENARIOS, BOCCAS D'INCENDIO

Material para fabricas de gaz

GRITURADORES DE COKE — BOMBAS PARA ALGATRÃO
AQUECIMENTO POR VAPOR — TUBOS DE TODAS AS QUALIDADES

Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas, 1880; Amsterdam, 1883;
Antwerpia, 1885; Crakova, 1887; Barcelona, 1888; Berlim, 1889; Amsterdam 1890;
Antwerpia, 1894; Bucarest, 1894; Bruxellas, 1897: Grand prix.

OFFICINA DE FUNDÇÃO J. THONAR-DEJAFFE NAMUR, BELGICA

Especialidade: — Serração de pedra e marmores.

Ferramentas diversas para pedreiras. — Cabrestantes, Pontes gyratorias.

Gruas, Perfuradores, Bombas, etc.

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

Aplicações diversas de serras de folha helicoidal e dos perfuradores

para a extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc.

Systema privilegiado. — Transmissões teledinâmicas dirigíveis em todos os sentidos.

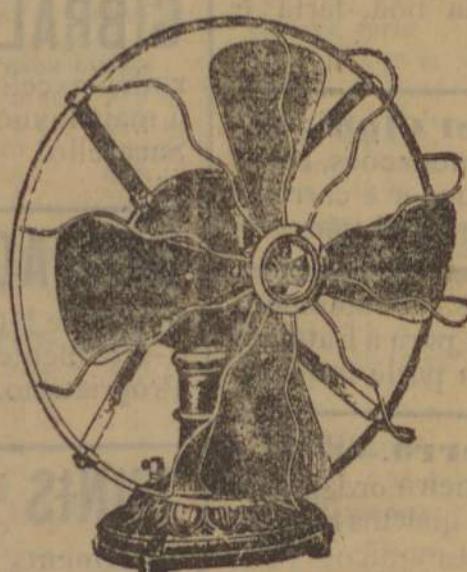
Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Lisboa

E. H. CADIOT Y C.^A

ELECTRICISTAS

12, rue Saint-Georges — PARIS

Ventiladores electricos de todas as classes
e systemas



Ventiladores aspirantes e impelentes.
— Ventiladores de leque. — Ventiladores de tecto. — Espanta-moscas, etc., etc.

PEDIR O FOLHETO ESPECIAL A

M. M. E. CADIOT E C.^{IE}

12, Rue Saint-Georges, 12
PARIS

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

Antwerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers —Rua dos Retrozeiros, 142, 1.^o

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o

Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 130 e 141. Telephone 220.

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.º—Rua de Traz, 28.

Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.er ordre—Propri. Victor Sasseti.

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

LISBOA Francfort Hotel.—No centro da cidade—Aposentos para famílias. 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.er ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Victor.—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.er ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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 rs. por dia até 1\$500.—Reduçção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, 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 inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

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

VIAJANTE

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhós.

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—

Grande Hotel da Boa Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

GUIMARÃES 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 Rica Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

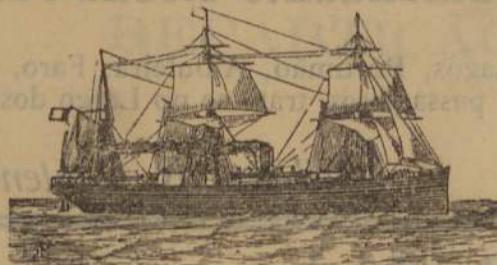
SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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 excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

TUNIS Hotel de France.—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, apartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propri. Ferrier, Rue Constantine, 12.



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil
Cherbourg e Southampton

O paquete EBBIO, sahirá a 6 de julho.

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

AGENTES

Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de julho de 1898

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodré	Lisboa	Badajoz	Badajoz	Lisboa	Lisboa	Pias	Pias	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	10-30 m.	8-20 t.	5-40 m.	4-0 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.	
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.	11-30 m.	7-10 m.	7-25 t.	5-30 m.	6-0 t.	2-10 n.	9-50 n.	6-0 m.	
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.	10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	1-25 t.	
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-10 m.	9-15 m.	10-20 m.	2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.	4-35 t.	
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-10 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.	7-0 m.	7-25 t.	7-30 t.	7-25 t.	
10-10 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	12-0 m.	12-0 m.	12-0 m.	7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.	8-0 n.	8-0 n.	8-0 n.	
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-0 t.	12-0 t.	12-0 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.
12-10 t.	12-45 t.	12-15 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-20 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	13-0 t.	10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-30 n.	11-55 n.	12-30 n.	12-30 n.
12-15 t.	12-55 t.	12-55 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.	13-0 t.
1-40 t.	2-15 t.	1-45 t.	2-50 t.	2-50 t.	2-50 t.	3-0 t.	3-0 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-50 t.	2-50 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	4-20 t.										
3-10 t.	3-45 t.	3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	4-20 t.	4-30 t.										
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.	5-0 t.
4-40 t.	5-15 t.	4-45 t.	5-50 t.	5-50 t.	5-50 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-0 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.
6-10 t.	6-45 t.	6-15 t.	7-20 t.													
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-30 t.													
7-40 t.	8-15 n.	7-45 t.	8-50 n.	8-50 n.	8-50 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.	9-0 n.
9-10 n.	9-45 n.	9-45 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-20 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-50 n.													
10-45 n.	11-50 n.	11-50 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.
12-10 n.	12-45 n.	12-15 n.	12-20 n.													
12-15 n.	12-20 n.	12-55 n.	13-0 t.													
Os que partem aos 10 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Caes Sodré são directos.																

C. Sodré Algés

Algés C. Sodré

C. Sodré	Algés	C. Sodré	Algés	Lisboa	Sacavém	Sacavém	Lisboa	Lisboa	V. Franca	V. Franca	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	7-30 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-35 m.	7-30 m.	7-50 m.	7-50 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	7-15 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8-25 m.	8- 0 m.	8-20 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.
7-15 m.	7-10 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8- 5 m.	9- 0 m.	9-20 m.	9-20 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-30 m.
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	8-45 m.	9-10 m.	9-30 m.	9-30 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.
8-45 m.	9-10 m.	9-30 m.	9-55 m.	9-35 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-50 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-15 m.	11- 0 m.	11-25 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-					

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de julho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental pelo canal de Suez, vap allem. **Kaiser**. Sahirá a 15 de julho. Agente, E. George—Rua da Prata, 8.

Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap allem. **Bundesrath**. Sahirá a 29 de julho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Anvers e Havre, vap. frances, **St. Jean**. Sahirá a 5 de julho. H. Burnay & C.ª. Rua dos Fanqueiros, 10 1.º

Bahia, Rio e Santos, vapor allem. **Bahia**. Sahirá a 6 de julho. Agente.—E. George, R. da Prata, 8.

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, com escala pela Madeira, vap. port. **Rei de Portugal**. Sahirá a 10 de julho. Mala Real Portugueza.—P. do Município, 6

Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão **Buenos-Ayres**. Sahirá a 20 de julho. Agente, E. George—R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor frances **Chili**. Sahirá a 5 de julho. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º

Cabedelo, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 6 de julho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. ingl. **Oravia**. Sahirá a 5 de julho. Agente, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º

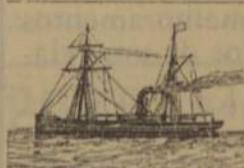
Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franc. **Cordillère**. Sahirá a 4 de julho. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua do Ouro, 32, 1.º

Havre e Anvers, vap. franc. **St. Simon**. Sahirá a 6 de julho. H. Burnay & C.ª R. dos Fanqueiros, 10.

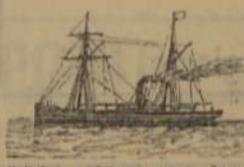
Iquitos, (directo) vapor ingl. **Ucayali**. Esperado a 4 de julho. Agente, Garland Laidley & C.ª—R. Alecrim, 10.



Liverpool, (directo) vap. ingl. **Hubert**. Sahirá a 2 ou 3 de julho. Agente, Garland Laidley & C.ª—R. do Alecrim, 10



Lourenço Marques e Beira, vap. franc **Rio Negro**. Sahirá a 22 de julho. Agente, Augusto Freire—19, P. do Município.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. portug. **S. Thomé**. Sahirá a 6 de julho. Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



Marselha e Genova, vapor italiano, **Rio Amazonas**. Esperado a 3 de julho. J. Antunes dos Santos—P. Remolares, 4, 1.º



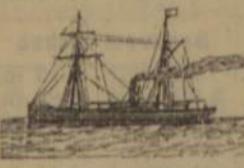
Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão **Petropolis**. Sahirá a 13 de julho. Agente, E. George.—R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. franc. **Paranaguá**. Sahirá a 18 de julho. Agente, Augusto Freire—19, Praça do Município.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allem. **Wartburg**. Sahirá a 5 de julho. Agente, João Patrício Alvares Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



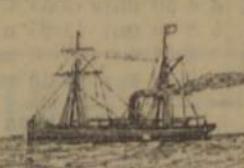
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 3 de julho. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Carolina**. Sahirá a 14 de julho. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (St. Cruz) S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de julho. Agente, G. Arnaud. Caes Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pacífico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 6 de julho. Agente, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º

ANEXO AO N.º 263 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE OBRAS PUBLICAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

ELEMENTOS ESTATISTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1897



LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1898

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Mappas estatisticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio,
no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1897

- N.^o 1 — Caminhos de ferro de norte e leste.
- N.^o 2 — Caminhos de ferro do sul e sueste.
- N.^o 3 — Caminho de ferro do Minho.
- N.^o 4 — Caminho de ferro do Douro.
- N.^o 5 — Caminho de ferro do Porto á Povoa e Famalicão (via reduzida).
- N.^o 6 — Ramal de Caceres.
- N.^o 7 — Caminho de ferro da Beira Alta.
- N.^o 8 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida).
- N.^o 9 — Ramal de Coimbra.
- N.^o 10 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.
- N.^o 11 — Caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a 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 abril de 1898.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães.*

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.º classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-s-	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-s-	850:472\$678	140:718\$929
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-s-	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-s-	863:590\$553	172:617\$658
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-s-	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-s-	941:426\$111	172:379\$361
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-s-	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-s-	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-s-	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\$735
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\$213
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	1.366:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1.144:380\$269	192:268\$479
1897...	506	103:369	411:495	1.497:209	2.012:073	26:322	615:800	68:931\$890	37:017\$050	1.166:763\$740	208:428\$249
Somma	10:623	2.231:858	5.528:750	19.830:996	27.591:604	449:489	10.145:888	1.256:639\$295	285:988\$040	21.486:925\$838	3.924:828\$605

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 quilómetros alem de Elvas, na extensão de 275^k,6; estando tambem nessa 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 dc 225^k,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.^a seção norte em completa exploração e com a extenção total de 505^k,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo establecimento só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898.

DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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
1.084:307\$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
1.313:095\$625	2.688:287\$614	13:795\$408	2.702:083\$022	948:348\$921	1.739:938\$693	5:312\$821	3:438\$614	1:874\$207	0,35
23.522:117\$840	48.933:872\$283	655:116\$614	49.588:988\$897	16.085:602\$055	32.848:270\$228	4:606\$408	3:092\$184	1:514\$224	0,33
Médias									

vacções

etros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura á exploração entre as estações da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto em Campanhã, na extensão de 3¹,632, ficando as linhas de leste e leste autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta á exploração por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e San

do seu rendimento do trafego anual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros (a)	Grande velocidade (a)	Rendi
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220 \$116	-	146:172 \$047	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 \$403	
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	
1897...	475	36:481	83:255	295:205	414:941	9:832	215:868	35:505 \$517	16:256 \$860	299:755 \$131	73:075 \$623	
Somma	8:110	458:357	1.185:184	4.074:431	5.717:972	140:846	2.998:862	517:411 \$820	114:800 \$460	4.140:522 \$758	941:051 \$312	

Obser

A extensão total effectiva das linhas do sul e sueste e sens

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias		
		Approximadas Kilometros	Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Linha do sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas.....	1-2.º-1861	56		
De Vendas Novas a Casa Branca.....	14-9.º-1863	34		199,99
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 incluidas as respeitantes

Annos

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898.

DO SUL E SUESTE

mentos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial

Pequena velocidade (a)	Totais do tráfego (a)	Fóra do tráfego	Totais	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
232:052:131	408:102:419	2:659:660	410:762:373	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	705:8020	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	825:8093	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	820:8625	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	863:8472	0,55
267:362:942	445:122:879	1:275:070	446:397:949	255:450:671	189:672:208	1:382:369	589:6044	793:8325	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	907:8669	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	775:8471	0,51
310:199:135	506:820:550	3:834:290	510:654:840	271:343:125	235:477:425	1:512:896	702:8917	809:8979	0,53
310:172:125	519:973:177	1:206:889	521:180:057	313:372:588	206:600:589	1:485:637	590:287	895:8350	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	757:8262	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	900:8289	0,66
349:979:475	691:020:691	1:270:680	692:291:371	421:549:739	269:470:592	1:554:780	567:307	887:8473	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	926:8125	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	816:8060	0,56
383:437:3982	698:396:146	19:707:270	718:103:416	394:634:069	303:762:077	1:470:807	639:499	830:8808	0,56
376:132:555	694:445:413	23:064:285	717:509:698	389:519:485	304:925:8928	1:461:890	641:8949	820:8041	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	843:8778	0,55
434:058:836	806:889:590	11:635:840	818:524:930	410:321:251	396:568:339	1:698:714	834:881	863:8834	0,51
6.629:118:980	11.710:693:5050	102:638:587	11.813:331:637	6.619:488:016	5.091:205:034	1:443:981	629:000	816:8213	0,56

Medias

vações

ramaes é de 473^k,42, cuja decomposição se vê no seguinte mappa:

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

á via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24:520:980	1:651:5885	3:169:8730	29:342:595
23:367:540	2:288:617	4:007:8755	29:463:612
23:561:5270	3:151:5180	6:046:8660	32:762:110
22:480:640	3:302:5915	6:337:8815	32:121:370
21:640:5780	3:210:6381	6:160:8259	31:011:5420
26:381:8880	3:650:5341	7:090:8375	37:122:5596
26:2085:710	3:892:5410	8:067:8681	38:045:8801
26:306:630	4:024:8370	8:407:8083	38:738:8083
29:256:080	4:279:5950	8:390:8432	41:926:8462
29:392:550	4:826:5760	8:577:8155	43:396:8465
27:715:010	4:900:5825	9:334:6225	41:950:8460
26:246:5380	5:562:5560	9:841:8350	41:650:8290
30:330:6140	6:265:8943	11:297:6005	47:893:6888
32:489:960	5:960:5781	12:175:8126	50:624:8967
34:461:5730	6:645:8735	12:532:635	53:645:8100
34:939:810	6:562:5952	12:404:8170	53:906:8932
34:291:6290	6:386:5383	12:680:8975	53:358:8648
34:502:6650	6:010:5565	12:762:5632	52:275:8847
35:071:5590	7:405:675	13:424:8373	55:901:638
37:427:5390	6:646:885	13:404:8915	57:479:8190
39:794:6050	6:686:480	14:301:698	60:782:8228

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHO DE FER

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	63	23:930	66:875	230:316	321:121	2:366	30:113	7:649\$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
1897..	152	67:947	152:696	535:019	755:662	11:704	137:724	21:553\$995	12:679\$570	272:676\$894	46:616\$997
Somma	2:959	851:668	1.909:648	7.763:391	10.524:707	107:712	1.831:001	346:774\$125	88:336\$856	4.650:185\$199	671:253\$650

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

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 á 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	
<i>Somma e segue.....</i>	-	129:659,40	

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

(2) A extensão comprehendida entre a estação de Valença e a fronteira não é contada nas distancias de applicação, pois que a sua exploração é feita pela companhia dos caminhos de ferro de Portugal.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

RO DO MINHO

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes						
26:465\$056	167:311\$470	(a) -	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) -	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) -	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\$371	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	192:838\$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
129:987\$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	1:725\$798	1:393\$759	0,45
158:952\$967	478:246\$858	4:299\$613	482:546\$471	231:102\$630	247:144\$228	3:146\$360	1:625\$949	1:520\$412	0,48
2.244:103\$472	7.565:542\$321	85:942\$250	7.651:484\$571	3.878:035\$739	3.687:506\$582	2:556\$790	1:246\$200	1:310\$590	0,51

Medias

vações

hendendo os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152¹,80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte :

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

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

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHO DE FER

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	
1877...	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849\$463	-	76:482\$361	6:549\$338
1878...	52	10:467	38:406	139:963	187:936	1:366	14:801	4:882\$204	-	77:431\$952	4:902\$204
1879...	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015\$059	-	129:077\$671	12:228\$390
1880...	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487\$980	-	167:476\$053	23:461\$462
1881...	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385\$717	-	171:514\$658	25:448\$008
1882...	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763\$118	-	175:298\$918	23:630\$351
1883...	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204\$608	-	179:610\$982	22:503\$707
1884...	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291\$384	-	175:455\$115	25:514\$234
1885...	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378\$408	-	165:304\$114	22:793\$728
1886...	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888\$281	3:251\$940	169:722\$532	24:057\$705
1887...	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360\$783	3:492\$340	178:704\$055	30:967\$972
1888...	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067\$394	3:387\$580	197:978\$313	32:371\$313
1889...	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629\$209	4:051\$860	215:566\$103	33:880\$357
1890...	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151\$484	5:715\$400	219:272\$243	36:128\$559
1891...	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879\$317	11:099\$230	210:702\$971	33:931\$339
1892...	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971\$442	11:504\$210	199:370\$816	33:219\$253
1893...	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458\$137	11:061\$730	202:582\$658	32:770\$011
1894...	204	23:706	55:144	255:120	333:970	3:957	133:863	22:752\$872	10:532\$740	207:817\$074	35:994\$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
1897...	207	27:851	62:483	289:065	379:399	7:542	164:355	26:166\$750	13:790\$090	236:952\$927	46:465\$330
Somma	3:318	431:874	1.095:427	5.023:480	6.550:781	70:917	2.071:343	383:188\$894	102:848\$360	3.811:366\$114	588:349\$998

(a) Nos annos de 1877, 1878 e 1879 os rendimentos fóra do trafego, por insignificantes, estão incluidos 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 á 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	
<i>Somma e segue.....</i>	-	126:773,50	

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de

RO DO DOURO

Rendimentos (liquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego	Totais	Despesas de exploração	Produto liquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico liquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
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	0,64
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\$596	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
229:910\$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
288:181\$756	571:600\$013	2:731\$953	574:331\$966	312:358\$500	259:241\$513	2:767\$353	1:252\$374	1:508\$978	0,54
3.824:120\$874	8.223:836\$986	69:871\$516	8.293:708\$502	4.375:501\$207	3.848:335\$779	2:478\$552	1:159\$836	1:318\$717	0,53

Medias

vações

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

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

1898. = O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHOS DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re)

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-	-	42:942\$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\$989
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
1897...	64	50:509	490:027	-	540:536	3:431	24:693	4:900\$185	2:449\$460	75:620\$581	6:735\$609
Somma	1:143	582:209	5.965:503	-	6.547:712	56:258	356:859	21:677\$726	16:361\$580	1.108:344\$469	113:422\$169

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Povoa do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1875; terminus da linha, com a extensão approximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o ramal da Senhora da Porto e Famalicão a extensão de 57¹,174, o que dá á extensão total de applicação das linhas em exploração 64 kilometros no anno de 1897.

(a) Só entrando em vigor em outubro de 1892 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluido o imposto de transito e adicionaes, só d'aquelle data começo a respectiva

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898.

RAMAL DE

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1880...	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	-	2:817\$648	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	3:358\$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\$500	18:833\$139	6:797\$791
1889...	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892	5:612\$239
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867	4:546\$273
1891...	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415	7:001\$573
1892...	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$599
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$599
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
1897...	72	1:272	5:065	18:430	24:767	1:195	32:954	1:775\$685	456\$500	12:320\$587	6:522\$095
Somma	1:264	119:973	116:682	231:719	468:374	22:431	866:038	38:492\$123	4:608\$610	289:739\$360	99:012\$191

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898.

DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO
 duzida)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes						
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	76:786\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:096\$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	-	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
15:889\$807	98:245\$997	350\$180	98:596\$177	61:623\$222	36:622\$775	1:535\$093	572\$230	962\$862	0,62
263:312\$137	1.485:078\$775	12:627\$015	1.497:705\$790	1.032:292\$426	452:786\$349	1:299\$281	396\$138	903\$143	0,69
Medias									

vações

em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilómetros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Famalicão Hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 kilómetros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da linha achou-se entre

cobrança.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

6

CACERES

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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\$3074	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
22:790\$829	41:633\$511	213\$649	41:847\$160	56:466\$466	- 14:832\$955	578\$243	- 206\$013	784\$256	1,35
583:958\$662	972:710\$213	14:839\$864	987:550\$077	1.043:412\$655	- 70:702\$442	769\$549	- 55\$935	825\$484	1,07
Medias									

vações

extensão de 71,640, em 6 de junho de 18

CAMINHO DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	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	50:035	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	19:593\$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\$230
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\$517
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
1897...	253	18:823	40:147	168:190	227:160	3:610	88:667	13:037\$891	4:557\$540	121:727\$816	26:841\$914
Somma	3:922	241:297	560:727	2.325:757	3.127:781	45:178	1.361:521	197:405\$609	32:854\$360	1.684:907\$335	356:042\$242

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 extensão de 23:000\$000 réis por kilometro, na importancia total de 4.650:764\$220 réis, na extensão de 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 abril de 1898.

N.^o

CAMINHO DE FERRO DO

(Vía re)

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	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\$580
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\$583
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
1897...	34	37:371	169:955	-	207:326	2:170	36:834	3:464\$750	1:738\$780	42:387\$328	5:559\$525
Somma	473	465:260	1.882:755	-	2.348:015	19:344	324:561	15:616\$734	11:379\$920	517:650\$851	62:211\$803

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898.

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do trafeço	Fóra do trafeço	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafeço)	Rendimento kilométrico total (trafeço)	Rendimento kilométrico líquido (trafeço)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafeço
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\$6925	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\$391	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
160:420\$125	308:989\$855	18:796\$153	327:786\$008	164:577\$829	144:412\$026	1:221\$304	570\$798	650\$505	0,53
2.487:945\$805	4.528:895\$382	162:441\$317	4.691:336\$699	2.554:743\$741	1.974:151\$641	1:154\$741	503\$353	651\$388	0,56

Medias

vações

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

= O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)

Pequena velocidade	Totaes do trafeço	Fóra do trafeço	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafeço)	Rendimento kilométrico total (trafeço)	Rendimento kilométrico líquido (trafeço)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafeço
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\$3220	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	781\$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
27:894\$019	75:840\$872	1:017\$110	76:857\$982	25:664\$572	50:176\$300	2:230\$613	1:475\$773	754\$840	0,34
233:654\$777	813:517\$431	8:665\$775	822:183\$206	381:089\$365	432:428\$066	1:719\$910	914\$224	805\$685	0,47

Medias

vações

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

pectiva cobrança.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

RAMAL DE

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	
1885...	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48:541	-5-	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	819:587
1887...	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238:602	707:630	3:712:915	966:5794
1888...	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215:498	628:540	3:339:997	1:044:8755
1889...	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270:692	803:400	3:597:5932	1:476:5410
1890...	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292:264	1:154:810	4:127:3672	1:281:5313
1891...	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317:5081	2:147:510	3:792:5511	1:615:5524
1892...	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274:591	2:117:5020	3:668:5849	1:702:5226
1893...	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251:5479	2:264:5860	3:613:5060	1:651:5092
1894...	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219:539	2:381:5620	3:528:5518	1:559:5765
1895...	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237:595	2:453:5220	3:645:5002	1:639:5412
1896...	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288:5996	2:813:5310	4:666:5785	1:780:5438
1897...	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297:5783	2:943:5160	4:429:5408	1:503:5874
Somma	25	185:915	460:684	1.200:811	1.847:410	33:731	299:329	3:173:5545	20:862:5470	45:224:5995	17:227:5833

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

N.^o

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos			Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	
1887...	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446:641	491:560	124:664:251	4:339:5457
1888...	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121:532	736:5650	157:036:530	9:146:5439
1889...	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450:5080	886:5090	177:592:5057	9:660:5892
1890...	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043:5933	1:105:5640	175:216:5739	16:661:5323
1891...	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125:5042	1:647:5850	156:208:5406	14:482:5938
1892...	75	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627:5578	1:392:5160	138:736:5517	11:052:5486
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301:5524	1:636:5200	140:031:5763	11:411:5514
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136:5947	1:697:5560	137:864:5353	14:835:5503
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072:5859	1:879:5520	141:430:5436	13:689:5106
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568:5639	2:445:5300	154:006:5709	15:039:5809
1897...	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967:5718	2:882:5940	165:194:5875	14:874:5796
Somma	806	820:830	2.008:123	3.759:202	6.588:155	33:040	2.208:677	127:862:5293	16:801:5470	1.667:977:5736	135:224:5263

Obser

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

COIMBRA

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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
3:571:327	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	11:781:510	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
7:869:5838	13:277:3873	213:000	13:490:873	9:067:308	4:210:565	6:638:936	2:105:282	4:533:654	0,68
6:729:5882	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
6:673:5642	11:761:5925	66:723	11:828:648	8:368:587	3:393:538	5:880:562	1:696:769	4:184:5193	0,71
6:310:5759	11:595:5173	69:324	11:664:497	8:105:276	3:489:897	5:797:586	1:744:8948	4:052:638	0,70
7:132:5302	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
7:368:5061	13:301:543	68:258	13:369:601	8:697:918	4:603:425	6:650:671	2:301:712	4:348:5959	0,65
74:827:540	137:280:368	1:610:523	138:890:691	95:834:649	41:445:719	5:491:215	1:657:5829	3:833:5386	0,70
Medias									

vacções

do trafego annual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
53:832:5259	182:835:967	4:229:959	187:065:926	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
112:139:5297	299:392:5246	6:981:5344	306:373:590	154:220:217	145:172:029	4:045:841	1:961:784	2:084:057	0,51
88:324:5371	280:202:5433	754:910	280:957:343	160:054:577	120:147:856	3:786:5520	1:623:5620	2:162:900	0,57
109:915:5611	280:601:5955	4:085:000	284:686:555	172:519:5921	108:082:034	3:791:5918	1:460:5568	2:331:350	0,61
84:695:5673	234:484:5676	981:000	235:465:676	139:670:409	94:814:267	3:168:712	1:281:274	1:877:438	0,59
76:484:5900	227:958:5177	1:933:827	229:892:004	136:852:734	91:105:443	3:080:516	1:231:555	1:849:361	0,60
71:220:5049	223:919:5905	1:270:5243	225:190:5148	131:086:5213	92:833:692	3:025:5944	1:254:5509	1:771:435	0,59
101:120:5249	256:239:5791	1:531:5972	257:771:5763	143:752:5915	112:486:876	3:462:700	1:520:5093	1:942:5607	0,56
110:741:5098	279:787:5616	3:078:5139	282:865:5755	125:234:718	154:552:5898	3:780:5914	2:088:5553	1:692:361	0,45
147:223:5849	327:293:5520	1:679:5562	328:973:5082	155:185:5058	172:108:462	4:422:885	2:325:5790	2:097:505	0,47
1.079:710:514	2.882:912:5413	31:026:5673	2.913:939:5086	1.502:994:703	1.379:917:710	3:576:5814	1:712:5057	1:864:5758	0,52
Medias									

vacções

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

do trafego annual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande 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\$5040	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
1897...	168	22:39	88:529	322:112	432:880	5:653	135:771	11:874\$415	4:842\$220	125:989\$603	19:565\$931
Somma	1:673	220:740	555:972	2.198:899	2.975:611	46:087	970:250	93:602\$445	26:703\$810	1.105:332\$161	136:517\$356

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96^k,55885, em 1 de agosto junho de 1891 o ramal de Alsarellos; sendo a extensão total approximada da linha de 167^k,60848.

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

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Vedras
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1894 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1895 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1896 — todo o anno, na totalidade da linha até à Fⁱ
 Em 1897 — todo o anno, na totalidade da linha até à 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 ame

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

}

À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
7:853:5701	34:782:5046	804:5767	35:586:5813	21:082:5531	13:699:5515	869:5551	342:5488	527:5063	0,61
54:493:5681	148:284:5482	60:234:5826	208:519:5308	129:541:5542	18:742:5940	1:158:5472	146:5429	1:012:5043	0,87
90:137:5562	208:977:5384	86:817:5291	295:794:5675	157:632:5003	51:345:5381	1:297:5996	318:5915	979:5081	0,75
86:482:5765	212:973:5835	101:141:5065	314:114:5900	213:572:5139	— 598:5304	1:267:5702	— 35561	1:271:5263	1,00
81:240:5793	207:241:5563	103:610:5088	310:851:5651	213:451:5589	— 6:210:5026	1:233:5581	— 36:5964	1:270:5545	1,03
85:168:5119	202:787:5229	101:418:5088	304:205:5317	179:375:5160	23:412:5069	1:207:5067	139:5358	1:067:5709	0,88
77:203:5905	196:323:5840	102:230:5553	298:554:5393	179:294:5337	17:029:5503	1:168:5594	101:5366	1:067:5228	0,91
80:015:5105	195:882:5316	101:676:5281	297:558:5597	171:915:5154	23:967:5162	1:165:5966	142:5662	1:024:5304	0,88
93:467:5109	213:258:5058	101:840:5087	315:098:5145	178:243:5779	35:014:5279	1:269:5393	208:5418	1:060:5975	0,84
99:382:5776	231:228:5746	103:108:5997	334:337:5743	193:121:5995	38:106:5751	1:376:5362	226:5826	1:149:536	0,84
120:280:5657	265:836:5191	98:310:5822	564:147:5013	216:754:5766	49:081:5425	1:582:5358	292:5151	1:290:5206	0,81
875:726:5173	2.117:575:5690	961:192:5865	3.078:768:5555	1.853:984:5995	263:590:5695	1:265:5736	157:5556	1:108:5180	0,87
Medias									

vações

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

rendimento do 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 gara

a Leiria	57:935:5310
gueira da Foz e a Alfarellos	81:936:5400
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	100:565:5088
gueira da Foz e a Alfarellos	96:946:5633
	940:773:5959

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

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

Caminho de Ferro de

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
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
1897...	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684\$726	778\$270	12:483\$458	2:886\$133
Somma	564	21:437	43:581	229:894	294:912	5:503	186:206	16:161\$553	5:451\$400	117:787\$924	29:846\$481

Obser

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

(a) N'estas verbas são incluidas as importâncias das garantias de juro pagas pelo estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes: no anno de 1897 está incluida linha.

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.....
 Em 1897 — todo o anno.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

RAMAL DE SANTA A
(Dupla)

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
1888...	5	17:631	35:199	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\$585	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
1897...	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	—\$—	34:961\$704	3:237\$063
Somma	77	260:731	684:578	1.896:861	2.842:170	36:146	680:008	14:722\$586	—\$—	188:682\$204	20:059\$014

Obser

Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Benfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximado de 0^k,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 approximadamente de 7^k,3.

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. =

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
4:564\$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
25:319\$641	40:689\$232	57:724\$950	98:414\$182	24:890\$713	15:798\$519	739\$804	287\$245	452\$558	0,61
236:898\$059	384:532\$464	601:531\$348	986:063\$812	300:072\$605	84:459\$859	681\$777	149\$751	532\$044	0,78
Medias									

vações

e Mirandella, na extensão de 54¹,67955 em 29 de setembro de 1887.^a Verba de 154\$522 réis, proveniente da rectificação nas liquidações da garantia de juro nos annos de 1887 (2.º semestre), 1888 e 1889 (1.º semestre), relativa á extensão rigorosa da

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
56:963\$111

Somma 598:236\$005

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
6:195\$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\$201	1:395\$209	0,74
10:783\$510	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$814	12:776\$279	3:473\$012	1:597\$035	1:875\$977	0,54
9:431\$5741	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\$3852	554\$957	50:997\$809	28:273\$557	22:169\$295	6:305\$357	2:771\$162	3:534\$195	0,56
16:892\$5024	55:090\$791	282\$707	55:373\$498	33:584\$452	21:506\$339	6:886\$348	2:688\$292	4:198\$056	0,60
109:731\$720	318:472\$938	2:678\$585	321:151\$523	185:157\$711	133:315\$227	4:136\$012	1:731\$366	2:404\$645	0,58
Medias									

vações

aproximada de 7 kilómetros, entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1¹,9 e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata, em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é linhas expedidoras ou destinatarias da companhia real.
do trafego annual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

RAMAL DE

(Dupla

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito		
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	2:942\$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	2:066\$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	373:018	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	1:285\$840	134:543\$541	3:767\$528
1897... (b)	26	80:576	335:762	1.118:392	1.534:730	1:560	35:815	8:683\$020	1:591\$720	160:048\$889	4:681\$724
Somma	198	433:694	1.833:156	3.567:989	5.834:839	5:266	107:717	36:494\$581	4:185\$310	693:845\$019	22:443\$992

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na extensão approximada de 19 simples provisoria, na extensão total approximada de 23^{1/2}. A ligação, tambem provisoria, entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra, Aleantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cerca de 3 kilómetros.

A via dupla foi aberta á exploração entre Caxias e Estoril, em 1 de outubro de 1890, entre o Estoril e Cascaes em 21 de maio de 1892, em 4 de julho de 1897.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas
(b) Extensão rectificada em 1897.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril

LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito		
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\$3600	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	9:008	-	3:303\$210	6:564\$430	62:166\$826	8:814\$646
1897...	4	64:372	256:255	932:373	1.253:000	7:909	-	3:349\$536	7:608\$950	62:678\$206	9:347\$601
Somma	30	725:348	1.948:187	3.989:881	6.663:416	47:731	-	21:391\$317	31:719\$530	408:391\$516	52:208\$876

Obser

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril

14

CASCAES

via)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
-§-	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
17:150§727	181:881§340	933§355	182:814§695	114:130§915	67:751§325	6:995§436	2:605§820	4:389§615	0,62
44:283§874	760:572§885	5:945§819	766:518§704	611:247§798	149:325§087	3:841§277	754§167	3:087§110	0,80
Medias									

vações

kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias) e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços, em 6 de dezembro de 1890, em via na extensão approximada de 0⁰6, teve logar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu á exploração provisoria o troço entre

entre Pedrouços e Belem em 25 de junho de 1896, entre Belem e Alcantara-mar em 28 de julho de 1896 e entre Alcantara-mar e Caes do Sodré

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

de 1898.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

15

DE LISBOA

via)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
-§-	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
-§-	72:025§807	369§612	72:395§419	54:993§401	17:032§406	18:006§451	4:258§101	13:748§350	0,76
-§-	455:600§392	3:355§950	458:956§342	333:149§437	122:450§955	15:186§679	4:081§698	11:104§981	0,73
Medias									

vações

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3⁰342.

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

de 1898.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	Do sêllo	Passageiros	
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\$3040	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
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387\$471	846\$340	17:089\$188	2:955\$823
Somma	355	32:765	66:613	240:505	339:883	2:869	70:769	9:191\$318	4:020\$300	115:602\$382	18:968\$222

Obser

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

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

Em 1890—trinta e sete dias.....

Em 1891—todo o anno.....

Em 1892—todo o anno.....

Em 1893—todo o anno.....

Em 1894—todo o anno.....

Em 1895—todo o anno.....

Em 1896—todo o anno.....

Em 1897—todo o anno.....

Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de

CAMINHO DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	Do sêllo	Passageiros	
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\$845
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
1897...	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660\$661	3:034\$770	63:650\$007	11:457\$395
Somma	1:260	48:686	135:230	507:874	691:790	9:973	270:795	40:011\$155	13:524\$530	356:442\$900	62:432\$122

Obser

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

(a) N'estas verbas são incluidas:

1.^o—As que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento de2.^o—As importâncias de garantia de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a pora extensão total provisória da linha para este efeito em 203^k,71349.

As garantias de juro liquidadas n'este mappa são:

Em 1891—cento e dezesete 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.....

Em 1897—todo o anno.....

Somma.....

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\$075 réis, importânciade multas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de

16

SANTA COMBA DÃO A VIZEU
duzida)

Rendimentos (líquidos de Impostos)								
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despezas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro
995:8959	2:792:818	6:315:8789	9:108:8607	5:574:8227	2:781:8409	558:8563	556:8282	1:114:845
8:628:8799	30:309:8020	62:369:8176	92:678:8196	30:130:8934	178:8086	606:8180	3:8562	602:8618
9:814:8525	28:579:8402	62:453:8776	91:033:8178	28:031:8879	547:8523	571:8588	10:8950	560:8638
11:506:8648	29:423:8228	62:516:8716	91:939:8944	26:759:8629	2:663:8599	588:8465	53:8272	535:8193
9:326:8104	26:061:8501	62:633:8066	88:694:8567	28:628:8299	2:566:8798	521:8230	51:8336	572:8566
10:679:8498	28:709:8507	62:551:8546	91:261:8053	28:228:8741	480:8766	574:8190	9:8615	564:8575
11:186:8649	30:788:8299	62:615:8098	93:403:8397	25:841:8510	4:946:8789	615:8766	98:8936	516:8830
11:939:8035	31:984:8046	62:757:8606	94:741:8652	25:896:8447	6:087:8599	639:8680	121:8751	517:8928
74:077:8217	208:647:821	444:212:8773	652:860:8594	199:091:8666	9:556:8155	587:8740	26:8919	560:8821
Medias								

vações

Dão e Vizeu, em 25 de novembro de 1890, na extensão de 49¹,51086.

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

6:315:8789
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:304:8466
62:199:8466

442:342:8041

1898.—O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

17

DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)								
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despezas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro
18:829:8321	42:497:8078	99:971:8135	142:468:8213	61:751:8178	19:254:8100	817:8252	370:8271	1:187:8523
45:490:8391	94:331:8973	310:339:8570	404:671:8543	157:090:8267	62:758:8294	571:8709	380:8353	952:8062
66:877:8161	128:700:8233	310:186:8532	438:886:8765	162:093:8696	33:393:8463	660:8001	171:8249	831:8250
69:195:8730	135:649:8107	310:711:8074	446:360:8181	165:015:8398	29:366:8291	639:854	138:8520	778:8374
79:581:8491	150:295:8014	396:034:8352	546:329:8366	166:392:8196	16:097:8182	708:8939	75:8930	784:8869
91:271:8117	163:539:8426	402:911:8071	566:450:8497	152:620:8491	10:918:8935	771:8412	51:8504	719:8907
91:743:821	166:851:8223	401:968:8085	568:819:8308	164:713:8068	2:138:8155	787:8034	10:8085	776:8948
462:989:8032	881:864:8054	2.232:121:8819	3.113:985:8873	1.029:676:8294	—147:812:8240	669:8892	—117:8311	817:8207
Medias								

vações

Guarda na extensão approximada de 211¹,590, em 11 de maio de 1893.

trafego annual, taria de 26 de março de 1892, para este efecto e extensão das duas secções em 157¹,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

99:351:8135

309:941:8570

309:094:8735

309:941:8570

(b) 395:135:8788

401:111:8860

401:111:8860

2.225:688:8518

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

1898.—O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
1877...	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819:009	-	1.214:912:015	171:016:086
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950:5271	-	1.289:246:083	185:975:552
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958:5442	-	1.319:351:5446	228:311:5101
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194:5077	-	1.403:166:5097	224:850:5225
1881...	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727:5276	-	1.436:294:5157	248:828:5844
1882...	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345:5439	-	1.597:533:5514	267:964:5327
1883...	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813:5182	-	1.648:596:5997	279:034:5793
1884...	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:243	122:169:5813	-	1.672:036:5478	301:789:5812
1885...	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442:5337	-	1.615:802:5629	276:658:5786
1886...	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920:5166	23:290:5890	1.822:787:5987	327:012:5425
1887...	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857:5743	24:497:5200	2.016:000:5768	362:255:5449
1888...	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399:5687	25:437:5250	2.233:251:5806	388:623:5231
1889...	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001:5993	28:004:5320	2.445:611:5592	394:709:5124
1890...	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790:5697	42:884:5280	2.525:501:5558	432:606:5272
1891...	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194:5799	81:686:5570	2.589:430:5184	457:853:5101
1892...	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949:5702	80:976:5406	2.434:092:5022	422:166:5206
1893...	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261:5703	83:219:5010	2.470:382:5384	425:899:5402
1894...	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059:5497	82:231:5800	2.460:639:5924	441:721:5173
1895...	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709:5916	89:855:5680	2.585:091:5588	450:013:5877
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714:5767	105:089:5380	2.729:469:5190	453:054:5661
1897...	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836:5608	113:474:5220	2.874:730:5342	490:755:5682
Somma	36:800	8.132:642	25.980:801	56.841:691	90.955:132	1.132:521	24.749:824	3.140:117:5124	780:447:5006	42.383:928:5761	7.251:100:5129

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

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099:5800	-	819:942:5660	122:043:5340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646:5990	-	850:472:5678	140:718:5922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062:5428	-	829:459:5427	170:117:5376
1880...	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804:5194	-	866:408:5201	173:114:5148
1881...	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627:5709	-	885:221:5535	165:614:5194
1882...	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673:5332	-	1.013:702:5622	184:688:5293
1883...	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312:5840	-	1.055:729:5884	193:437:5207
1884...	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825:5576	-	1.045:944:5220	202:198:5907
1885...	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022:5170	-	1.009:820:5013	183:433:5929
1886...	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777:5107	12:673:5100	1.190:843:5518	226:819:5991
1887...	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451:5308	13:542:5020	1.356:183:5689	249:645:5422
1888...	1:040	299:202	526:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084:5491	14:299:5700	1.520:071:5085	269:900:5676
1889...	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303:5134	15:441:5640	1.641:317:5035	265:018:5118
1890...	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518:5130	24:698:5580	1.687:902:5862	283:631:5286
1891...	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:13						

tuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, até 31 de dezembro de 1897

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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
1.674:058\$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
2.859:201\$779	6.224:687\$803	676:934\$363	6.901:622\$166	3.009:309\$229	3.215:378\$574	2:635\$346	1:361\$295	1:274\$051	0,48
42.746:576\$576	92.381:605\$466	5.395:819\$093	97.777:424\$559	42.081:375\$062	50.300:230\$404	2:510\$370	1:366\$854	1:143\$516	0,45
Medias									

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

1898.=O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhaes,

de interesse geral, em leito proprio no continente do reino, de via larga, janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1897

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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\$703	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	

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados (a)	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	421	42:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719 \$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 \$159
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 \$399
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 \$684
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 \$194
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742 \$483	33:983 \$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
1897...	834	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226 \$262	42:726 \$520	809:384 \$952	166:157 \$950
Somma	14:387	1.741:899	4.190:259	16.861:302	22.793:460	319:475	6.901:206	1.247:374 \$839	305:985 \$676	12.602:074 \$071	2.200:654 \$960

(a) N'estas extensões está incluida em duplicado a distancia kilometrica, ou 8^k,4 entre Porto (Campanhã) e Ermeinde, desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão do
communs ao trafego das linhas do Minho e Douro.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de abril de 1898. —

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

Annos	Número medio de kilometros explo- rados (a)	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	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	340:244	-	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 \$5978
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	346 \$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 \$774
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 \$891
1890...	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767 \$676	2:017 \$560	114:965 \$049	15:152 \$895
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									

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga,
de 1877 até 31 de dezembro de 1897

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes						
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	0,64
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\$878	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	1.569:287\$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
881:193\$559	1.856:736\$461	18:666\$906	1.875:403\$367	953:782\$381	902:954\$080	2:226\$303	1:082\$679	1:143\$623	0,51
12.697:343\$326	27.500:072\$357	258:452\$353	27.758:524\$710	14.873:024\$962	12.627:047\$395	1:911\$452	877\$671	1:033\$782	0,54
Medias									

Ramal de Campanhã á nova alfandega do Porto, ou 3^k,9, e desde 8 de novembro de 1896 tambem a extensão entre Perto (Campanhã), e Porto (S. Bento), ou 2^k,7, por serem troços

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida,
a 31 de dezembro de 1897

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes						
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\$305	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\$307	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	3						