

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes.
Horario-brinde para carteira.

SUMMARIO

	Paginas
LINHA DE PONTE DE SOR, por J. Fernando de Sousa	353
ESTADISTICA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.....	354
PARTE OFFICIAL—Portaria de 21 de novembro do Ministerio das Obras Publicas	355
ESTACÃO DA ALFANDEGA DO PORTO	355
NAVEGAÇÃO PARA AFRICA	356
NOTAS DE VIAGEM — V — Albuquerque — A linha de Santa Fé — O Canion d'Arizon — Caminho de Los Angeles — A cidade e as suas bellezas — Um telephone para seis pessoas — Amabilidade do povo (illustrado)	356
A NAVEGAÇÃO PARA A ARGENTINA.....	358
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	358
OS MEIOS DE TRANSPORTE NO FUTURO	359
O SISTEMA DE TRACCAO NO SIMPLAO	359
A PROXIMA SUBIDA DO CARVAO.....	360
QUELIMANE.....	360
CONFERENCIA SOBRE TARIFAS.....	360
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Re- ceitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	360 e 361
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	362
AUTOMOBILISMO	362
TRACCAO ELECTRICIA.....	362
LINHAS PORTUGUEZAS — Swazilandia — Ramal de Aviz — Valença a Monsanto	363
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Suissa — China.....	363
APROVEITAMENTO DAS QUEDAS DO NIAGARA.....	363
AS COMMUNICACOES TELEPHONICAS	363
TELEGRAPHIA SEM FIOS.....	364
NOTAS VARIAS — ARREMATACOES.....	364
AVISOS DE SERVICO — AGENDA DO VIAJANTE	365 e 366
HORARIO DOS COMBOIOS	367
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	368

Linha de Ponte de Sôr

Vão proseguindo os estudos e construcção d'esta linha de interesse geral e regional, que, além de constituir uma nova e util ligação das linhas do Sul e Sueste com a de Leste entre os entroncamentos das da Beira Baixa e de Cáceres, vae facilitar os transportes de uma região absolutamente desprovida de meios de communicacão e ligá-la com a capital do districto. Estão em construcção 41 kilometros, achando-se bastante adeantado o primeiro troço de 25 kilometros entre Évora e Arraiolos. Vão-se iniciar os trabalhos no 2.º lanço da 2.ª secção que termina em Móra e com o qual a linha attinge 60 kilometros, faltando estudar os 40 kilometros que vão de Móra a Ponte de Sôr.

Achando-se approvedo o projecto d'este ultimo lanço, convirá dar d'elle noticia summaria, tanto mais que a sua elaboracão deu lugar a multiplicados estudos.

O lanço anterior terminava nas proximidades de Pavia. Foi primeiro estudada uma directriz, que seguindo o ribeiro do Matalote, até o Raia, ia acompanhando a margem esquerda d'este rio para o transpôr defronte de Móra. O exame do terreno e o estudo da sua constituição geologica indicavam, porém, a possibilidade de outra solução mais conveniente. Entre o Raia e o Divor estende-se uma estreita faixa de arenatas terciarias quasi sem

accidentação, que nos montes ravinados da margem do Raia deixam a descoberto quartzites e schistos luzentes, terrenos em que a construcção é difficil e cara.

Previas-se um viaducto de 110^m, com 35^m de altura sobre o ribeiro de Matalote, além do qual as terraplenagens eram consideraveis numa extensão de 4 kilometros, exigindo em muitos pontos muros de supporte.

Foi por isso determinado o estudo de uma variante que abrangesse o lanço na sua quasi totalidade e se mantivesse, quanto possivel, na cumeada, seguida pela estrada de Arraiolos e Móra.

O estudo d'essa variante demonstrou a possibilidade de uma economia na construcção não inferior a 100:000\$000 réis, e a conveniencia de um traçado intermédio entre os dois para servir o melhor possivel as povoações de Pavia e Cabeção.

Estudou-se pois a segunda variante, que foi tomada afinal para base do projecto definitivo, approvedo por portaria de 23 do corrente.

Tem o lanço a extensão de 19.297^m,82 entre o extremo do anterior e o do patamar da estação de Móra. Segue na lombada que divide as aguas do Raia e do Divor, descendo para o Raia pela encosta do Pingue.

A extensão em alinhamentos rectos é de 14.633^m,42 e a das curvas de 4.664^m,40.

Das 18 curvas, 1 apenas tem o raio de 300^m, 1 de 350^m, 5 de 400^m, 2 de 500^m e as outras mais de 500^m.

Em perfil ha 5.591^m,76 em patamares, 9.161^m,33 em declives e 4.544^m,73 em rampas.

Entre a cota da partida e a da chegada ha um desnivel de 88^m,757. Salvo a descida para o Raia, o perfil apresenta insignificantes ondulações.

Pelo que respeita ás inclinações, vê-se que ha apenas dois traneis de 15^m, sendo dois declives com 691^m e 4.322^m,80.

Ha um declive de 14^m,44 em 856^m,60, outro de 12^m em 440^m e todas as outras pendentes são inferiores a 10^m.

Tanto em planta como em perfil são excellentes as condições da linha.

As terraplenagens abrangem 159.563^m³ de excavação e 179.499^m³ de aterro, havendo 10.132^m³ de deposito e 30.369^m³ d'emprestimos.

Das excavações 41.090^m³ são supostos em rocha dura, 8.760^m em rocha branda e os restantes em terra.

As terraplenagens são orçadas em 3.571\$106 por kilometro.

As obras de arte correntes consistem em 38 aqueductos e 3 pontões, sendo 2 de 5^m e um de 3^m de abertura.

Este ultimo certa muito obliquamente a linha.

As obras accessorias são desvios de caminhos e de um pequeno troço d'estrada municipal na estação de Móra. Ha 16 passagens do nivel previstas.

Numa pequena extensão foi preciso contar com muro de supporte, orçado em 3.637\$169.

As estações previstas são 3: Pavia, Cabeção e Móra, a que se deve juntar o apeadeiro de Tramagueira, mediando entre elles as seguintes distancias:

Pavia a Tramagueira: 8,8 kilometros.

Tramagueira a Cabeção: 5,7.

Cabeção a Móra: 3,2.

A estação de Cabeção fica na margem esquerda do Raia, quasi em frente e não longe d'aquella povoação. Entre esta estação e a de Mora, será construída de futuro uma ponte para estrada sobre o Raia para facilitar o acesso do trafego da margem direita ao caminho de ferro.

O lanço é orçado em 258:975\$000 réis ou 13:419\$910 réis por kilometro. O custo dos 60 kilometros de Évora a Mora é cerca de 12:500\$000 réis por kilometro.

De Mora a Ponte de Sôr serão 40 kilometros de facil construcção, cujo custo é um pouco onerado pelas duas pontes do Raia e do Sôr, ficando seguramente o custo médio kilometrico geral de toda a linha a 13:000\$000 réis, quando muito.

O encargo da linha, a 5,5% para juro e amortização será de 71:500\$000 réis, seguramente compensado pelo respectivo rendimento liquido, impostos e augmento de trafego nas linhas hoje exploradas, por pequenos que sejam.

Para a região atravessada, falta de meios de comunicação, é incalculavel o beneficio que o Estado assim lhe presta sem encargo. O emprego de adubos é ainda restricto ali pela carestia do frete. Pela mesma razão quasi se não aproveitam as lenhas no fabrico do carvão. A acção de fomento do caminho de ferro far-se-ha sentir bem visivelmente no fim de pouco tempo.

E' para desejar que ao menos a primeira etapa da construcção até o Raia seja de curta duração.

J. Fernando de Sousa.

Estatistica dos caminhos de ferro portuguezes

Ainda ha poucos mezes nos occupámos da estatistica formulada pela Repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, a cargo do distincto engenheiro o sr. Brito Taborda, quando, em março distribuimos o folheto respectivo aos annos até 1903, e já hoje temos nova edição abrangendo o de 1904, que os leitores receberão com este numero.

Anda, pois, este serviço notavelmente em dia e provando que, mesmo nas repartições publicas, é ainda o pessoal ferroviario que dá o exemplo de actividade no trabalho e da maior regularidade na sua execução.

Como de costume passaremos uma rapida revista a esses 22 mappas, respigando d'elles apontamentos que devemos pôr em evidencia pela sua importancia.

Nas linhas de leste e norte houve em 1904 um movimento de passageiros de 121.000 a mais do anno anterior e 44.000 toneladas de mercadorias, augmentos que conduziram ao das receitas do trafego que foi de 174 contos de réis.

Como as despesas da exploração não subiram proporcionalmente, o coefficiente de exploração desceu á infima taxa de 32 %.

Seguindo pelas outras linhas da Companhia Real temos a Beira Baixa, estacionaria em movimento e productos; Torres-Figueira com uma pequena differença de mais 65.000 passageiros, importante diminuição de 91.000 toneladas de pequena velocidade, produzindo, no conjuncto, ainda assim, mais 19 contos; Cintra-Torres, que certamente aos troços além de Bemfica deveu o seu progresso no numero de passageiros, no conjuncto foi de 77.000. De mercadorias transportou mais 10.000 toneladas e nos productos do trafego teve mais uns 10 contos.

Dos ramaes d'esta companhia apenas o de Cascaes nos chama a attenção pelo continuo decrescimento do numero de passageiros, em vista da competencia que até Dafundo lhe fazem os vehiculos electricos.

Aquelle numero que attingiu em 1901 2.442.000, está já em 1.762.000, isto é diminuiu 680.000 num anno; e se notarmos que no quinquennio de 1886 a 1900 a subida do numero se elevou a 1.099.000 temos que a perda de movimento pela competencia deve estimar-se nos quatro annos em 1.559.000 ou cerca de 47 % em relação ao mo-

vimento que deveria ser 3.321.000 ou 63,80 % sobre 1901.

Já se vê que o producto acompanhou esta differença inscrevendo-se a receita com 12 contos a menos sobre 1903 e 40 contos sobre 1901.

Se para os productos fizermos a mesma operação que para o movimento, calculando, sobre o de 1901 o augmento proporcional do quinquennio anterior que regulou na média de 25 contos por anno, temos que desde 1901 a 1904 a companhia tem tido as seguintes baixas de receita em passageiros neste ramal:

1901	19:000\$000
1902	79:000\$000
1903	98:000\$000
1904	134:000\$000

Quer dizer que a concorrência dos carros electricos tem tirado ao rendimento d'esta linha, só em quatro annos, o melhor de 330 contos de réis.

Registamos apenas o facto como simples curiosidade, sem que, contudo, nos insurjamos contra essa competencia que é natural e se justifica nas conveniencias do publico, aqui como em toda a parte, porque é condição natural das vias ferreas serem combatidas no trafego suburbano pelas linhas de tremvias, desde que o sistema de tracção pela electricidade, commodo, rapido e barato, passou a ser adoptado.

Passando em claro os outros ramaes, mais ou menos subsidiarios das linhas principaes, vejamos o que se refere á linha da Beira Alta:

O numero de passageiros augmentou em 32.000 e o peso da mercadoria em 2.000 toneladas; o producto do trafego 17 contos, dos quaes 12 foram absorvidos pelo augmento de despesas, ficando o producto liquido quasi estacionario e mantendo-se o coefficiente de exploração em 53 % como já ha trez annos.

Passemos á rede do estado:

O Sul e Sueste progrediu em numero de passageiros 69.000, mas baixou no transporte de mercadorias 12.000 toneladas.

Não se pôde attribuir isto á competencia da linha de Vendas Novas que começou neste anno e só nos productos se pôde fazer sentir, visto que Vendas Novas não é um centro de importancia tal que o trafego d'esse ponto se dividisse pelas duas vias, enfraquecendo a antiga.

Passageiros ou mercadorias que vieram de mais longe para Lisboa, figuram, todavia, como numero, na estatistica do Sul e Sueste, quer viessem por Barreiro quer deixassem aquella rede no Setil.

E' nos productos, pois, que temos que vêr os resultados e esses foram apenas de menos 48 contos sendo 13 na via fluvial; não se fez pois sentir, segundo parece, a abertura d'essa competencia, graças ao jogo de tarifas com que energicamente se defendeu aquelle direcção.

Na rede do Minho e Douro (que englobamos), houve 134.000 passageiros e 19.000 toneladas de carga a mais (sendo esta só no Minho), e no producto total só o Minho deu mais 27 contos, ficando o Douro estacionario.

Como as despesas augmentassem no Minho 26 contos e no Douro 39, as coefficients subiram de 43 para 46 e de 53 para 58, respectivamente.

Das linhas de via reduzida faremos a analyse em conjuncto a saber:

Em movimento:	Passageiros	Mercadorias toneladas
Povoa-Famalicão	+ 40.451	— 2.306
Guimarães	+ 15.337	— 1.397
Mirandella	+ 4.085	— 2.776
Vizeu	+ 3.639	+ 642

Em productos, a unica differença de certa importancia foi o augmento de 11 contos na verba passageiros, na linha da Povoa.

Do resumo de todas as linhas que veem no mappa 22 devemos vêr o que se refere a productos, porque tratando de numeros o estudo não nos dá bases seguras, visto que um passageiro que percorre tres linhas é considerado como tres, embora o seu percurso seja muito menor do que o de outro que percorreu uma só linha e só como um figura no numero dos transportados.

Os productos foram, pois, em comparação com o anno de 1903:

Passageiros, mais.....	208:815\$000
Grande velocidade, mais.....	36:435\$000
Pequena velocidade, mais.....	69:924\$000
Total do trafego, mais.....	315:174\$000
A despesa total, mais.....	265:166\$000
Dando nos productos liquidos, mais.....	51:008\$000

O coefficiente de exploração de todas as linhas portuguezas (2.483 kilometros, em 31 de dezembro de 1904) foi de 0,48.

Em impostos recebeu o Estado nesse anno:

De transitio.....	313:999\$123
De sello.....	198:834\$960
Total.....	512:834\$083

verba superior a todos os annos anteriores e ultrapassando o ultimo em cerca de 20 contos de réis.

Em relação ao imposto do sello, é curioso ver pelo mappa geral que desde 1886, anno em que esse imposto foi creado e em que rendeu 23 contos, até 1904, o thesouro tem recebido 1.959 contos só d'esta origem.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Sua Alteza o Principe Real, Regente em nome de El-Rei, a quem foi presente o projecto elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, com data de 30 de julho de 1905, do 2.º lançamento da 2.ª secção da linha de Evora a Ponte de Sôr, comprehendido entre Valle do Poço e Móra, na extensão de 19.297,82: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 23 do corrente, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 258:975\$000 réis, devendo na sua execução ser tidas em conta as indicações do referido parecer.

Paço, em 24 de novembro de 1905. — *D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.*

Estação da Alfandega do Porto

E' notoria a deficiencia d'espaco da estação da Alfandega, sede aliás de importantissimo trafego e cuja construção, com a do respectivo ramal de serviço, representa um dos mais uteis complementos dados ás linhas do Minho e Douro.

O projecto de fazer sair d'ella o prolongamento do ramal para Leixões tornaria ainda mais precarias as condições do serviço, se não se conseguisse dar-lhe maior superficie.

Segundo o plano de rectificação das margens do Douro, desde a ponte D. Luiz até a foz, superiormente approved, haveria que construir dois caes, um submersivel pelas maximas cheias e com a altura minima de 7^m de agua e outro insubmersivel, que nessa parte da Alfandega ficaria á altura do terrepleno actual.

A secção das obras em frente da estação, orçada em 500:000\$000, dava logar a importante alargamento da estação, mas a magnitude do custo tornava difficil a sua pronta execução.

Todavia era preciso providenciar com urgencia para remediar, ou atenuar a insufficiencia da estação. Não havia ali o minimo espaco disponivel para deposito de mercadorias.

As linhas não comportavam material, que ali se aglomerava a ponto de ser preciso agravar consideravelmente a taxa d'estacionamento de vagoes para obrigar os consignatarios a descarregarem prontamente as remessas.

O incremento do trafego de toros ainda mais sensivel tornava essa deficiencia d'espaco.

O Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, justamente preocupado com este estado de cousas, fizera executar algumas obras, que o melhoraram um pouco, e adquirira guindastes para facilitar as baldeações; tudo isso eram, porém, palliativos, que não dispensavam providencia de maior vulto. Mandou pois elaborar o projecto de caes iusubmersivel segundo a linha do plano approved, mas prescindindo-se do caes exterior submersivel. E como havia a meio do muro da estação uma lingueta com rampa para serviço da cidade, sendo a estação atravessada em passagem do nivel, com grande estorvo do serviço, contou-se com uma lingueta no extremo de montante em substituição d'aquella, dando-se-lhe accesso por uma rampa que vem ter á rua da Alfandega.

Foi o projecto proficientemente elaborado pelo distincto engenheiro e zeloso funcionario, então chefe de via e obras, Basilio Alberto de Sousa Pinto.

Consistia o projecto na construção de um muro de caes de 8^m de altura sobre um massiço de fundação de 1^m assente em estacaria, cujas cabeças ficam envolvidas num massiço de beton com 1^m d'espessura. O muro tem o jorramento de 1,20. O capeamento fica á cota + 9^m,80 sobre o zero hydrographico. O traçado é em curva de 850^m de raio na extensão de 350^m a partir da extremidade do muro actual da Alfandega.

O intervallo entre os dois muros é aterrado, elevando-se a superficie do terrepleno a 17.170^m2, ou mais 7.000^m2 que actualmente.

Este muro só é acostavel em meia maré, mas basta uma dragagem a pequena distancia, não superior ao alcance dos guindastes, para que os barcos deixem de ficar em secco na preiamar, e não será impossivel, com um Temperley ou com uma ponte avançada, assegurar a descarga directa dos navios.

O caes submersivel, que será a parte mais cara da obra, a todo o tempo poderia ser construido, se se reconhecesse a sua indispensabilidade.

O orçamento primitivo era de 169:000\$000 réis.

A construção da lingueta e rampas de accesso e outros complementos elevaram-o a 220:332\$000 réis, sendo de esperar uma diminuição importante na execução por se ter previsto uma profundidade superior á que provavelmente haverá no cravamento da estacaria.

Foi o projecto, assim modificado, approved por portaria de 23 de junho ultimo e bem assim o programma do concurso, que se realizou em 23 de agosto.

Foi apresentada uma proposta, na importancia de réis 220:000\$000, pelo sr. Eugenio Leon Reynaud, habil constructor, bem conhecido no paiz por diversos trabalhos de importancia, especialmente pelas alvenarias das pontes da Figueira e do Tejo em Muge.

A empreitada foi adjudicada por portaria de 23 do corrente, achando-se pois assegurada a execução da obra. No caderno de encargos são previstos os descontos pela diminuição de profundidade, muito provavel, no cravamento da estacaria.

A obra será feita por lanços successivos, de montante para juzante, de modo que se estorve o menos possivel o serviço da estação.

Vae, pois, o Porto ser dotado com um melhoramento de grande utilidade. Não é uma obra ideal e optima, mas é util, pratica e exequivel dentro dos recursos de que se dispõe. O optimo seria mais uma vez o inimigo do bom.

Feito o alargamento da estação e construida a linha de circumvalação, de Contumil a Leixões, que permita transporte de mercadorias de Leixões á Alfandega, poder-se-ha aguardar a rectificação das margens do Douro para assentar nella linhas de serviço dos caes, unica solução razoavel do problema do prolongamento para Leixões, do ramal da Alfandega.

J. Fernando de Sousa.

Navegação para África

Ao concurso aberto para a navegação genuinamente portugueza entre a metropole e as nossas possessões africanas, apresentou-se um só concorrente: a Empresa Nacional de Navegação.

Como a sua proposta estivesse dentro das condições do programma, foi aceita, com o que todos devemos regosijar-nos pois que as relações da Europa para os portos africanos, e d'estes entre si, ficam asseguradas e tão vantajosamente como nunca até agora o tinham sido.

Os preços de fretes e passagens foram sensivelmente embaratecidos, o que beneficiará largamente o commercio de generos coloniaes.

O novo contrato estabelece a obrigação do serviço de cabotagem, de maneira que os portos intermediarios de Lourenço Marques e Tungue ficam em relações seguras, faceis e garantidas, vantagem que não disfrutavam até agora.

As importantes plantações e feitorias afastadas dos portos principaes da provincia de Angola, ficam dispensadas de gastar com embarcações proprias, porque o novo serviço, agora creado, de pequena cabotagem passa a ligar os portos de Benguella Velha, Egito, Lobito, Cuio, S. Nicolau, Musserra, Mucula, Quissanga e Noqui, directamente com a linha de Lisboa, sem o intermédio da navegação estrangeira.

S. Thomé fica ligado com a ilha do Principe por meio de carreiras mensaes combinadas com a carreira da Africa Oriental, e em condições vantajosas de preço e regularidade do serviço.

A Guiné passa a ter carreiras mensaes, quando até aqui só as tinha de quarenta em quarenta dias. Mas como tem mais uma carreira de trasbordo em Santiago, pertencente á cabotagem entre Cabo Verde e aquella provincia, póde dizer-se que fica com duas carreiras mensaes.

Em resumo: o contrato é o mais vantajoso que até hoje se tem feito, pelo que felicitamos o ministro que conseguiu realizá-lo.

NOTAS DE VIAGEM

V

Albuquerque — A linha de Santa Fé — O Canyon d'Arizona — Caminho de Los Angeles — A cidade e as suas bellezas — Um telephone para seis pessoas — Amabilidade do povo.

Albuquerque sae das normas da generalidade das cidades americanas. Não é uma grande cidade; póde-se-lhe mesmo chamar uma villa, tão pequena que só pelo furor americano de installar carros electricos em toda a parte elles ali existem. De resto andam pouco menos que vazios.

O clima é quentissimo, o que se conhece logo pela vegetação tropical que floresce por toda a parte.

Sobretudo o algodão, a arvore escolhida para aformoseamento das avenidas e de que, ao mesmo tempo, o município tira rasoaveis proventos, torna-se incommodo, porque a pulpa espalha-se no ar, caindo sobre nós como flocos de neve, cobrindo tudo, sujando os fatos, entrando-nos pelos olhos, pelos ouvidos, pelas narinas, com uma impertinencia que nos dá vontade de fugir.

A companhia de Santa Fé, tem, para o serviço Chicago-Los Angeles-San Francisco dois comboios diarios e um rapido bi-semanal, o *California Limited*, expresso de logares de luxo com os maiores confortos e commodidades.

Quem, porém, segue para o Canyon d'Arizona, tem que preferir o comboio da noute que chega a Williams á hora em que se passa logo para o comboio do ramal.

No comboio da noute vae-se perfeitamente. O material é excellente, as carruagens *tourists* de dormitorios, bem ventiladas e limpas.

Estes vehiculos são como que a 2.^a classe dos Pullmans,

Custa a sobretaxa metade do preço d'aquelles, regularmente 13000 a 13500 réis por leito para uma ou duas pessoas, e tem menos luxo do que os Pullmans; os assentos, que estes tem em velludo, são nos *tourists* em palha, como os dos carros electricos de Lisboa; nos lavatorios ha menos espaço e menos toalhas.

Nalgumas linhas estes carros tem um compartimento-cosinha, com fogão, onde as familias vão fazer, em transitio, os seus almoços e jantares, economizando o gasto da comida no restaurante, em geral cara.

Torna-se, ali, um perfeito incommodo para os outros passageiros o continuo vae-vem de damas com frigideiras, cassarolas, tachos, bules, com comida feita ou para fazer, os cheiros variados das iguarias e as sujidades que este cosinhar ambulante produz.

Este inconveniente não se nota na linha de Santa Fé, porque, estando ali muito bem organizado o serviço de hotéis, restaurantes e bufetes, todos a cargo de mr. Frederico Harvey, d'um acao irreprehensivel e offerecendo bom serviço por preços razoaveis, os passageiros que



Los Angeles — Camara de Commercio

não querem servir-se do restaurante do comboio, por ser mais caro, comem nos bufetes das estações, durante as paragens.

Chegada a noute notamos que a caldeira da machina é aquecida por lenha, e os extraordinarios pennachos de faulhas que saem do cano lembram-nos a viagem na Russia.

Pelo meio dia chega-se a Williams, onde se trasborda para o pequeno comboio do ramal, formado por carros-poltronas, muito limpos, como limpo é todo o serviço porque a locomotiva trabalha por petroleo, o que diminue o fumo e não produz sujidade.

Durante todo o percurso nada se vê do que é o *Canyon*, como lhe chamam os americanos, tendo inglezado o termo espanhol *caño*, com que os antigos habitantes designavam as gargantas dos rios ou a parte pedregosa onde elles correm.

E ainda ao chegar ao extremo ha que subir a montanha para, lá de cima, da esplanada do sumptuoso hotel *El Tovar* se avistar o que o viajante cheio de curiosidade ali vae ver.

A primeira impressão é subjugadora! Da varanda disposta na montanha debruçando-se sobre o sumptuoso valle, admira-se a enormidade d'aquelles penhascos, a multiplicidade das suas fôrmas phantasticas, a variedade das côres da pedra, em camadas sobrepostas, algumas projectando-se em recta tão perfeita que mais parece uma obra artistica do que um producto natural.

E' que a natureza é tambem uma grande artista, quando o quer ser.

E note-se, que o que d'ali se vê é apenas uma diminutissima parte da immensa amplidão do *canyon* que é de mais de mil milhas quadradas, numa extensão de 350 kilometros com a largura de 13 a 16 kilometros e uma profundidade que attinge 1.500 metros.

Não ha descripção possivel d'esta extraordinaria maravilha; nem a propria pintura reproduz fielmente aquelle encantador conjuncto, nem tem conta possivel os aspectos que a escarpada garganta nos offerece segundo o sitio de onde a admiramos.

Ha que ficar ali, alojado num dos hotéis para, no dia seguinte se empreender a descida até o rio, que é excursão obrigatoria de todos que ali vão.

O mais conhecido, o Bright Angel é composto de baracas sem comodidade, e nem por isso os preços deixam de ser elevados.

O melhor é preferir o *El Tovar* (nome do descobridor do *canyon* em 1540); que pertence á companhia da

varios pontos de interesse como gargantas do rio, mina de cobre, varios aspectos das prodigiosas ravinhas, etc. Quem, porém, tem de seguir uma longa viagem pôde contentar-se com aquella excursão e na seguinte manhã, ás 9 horas, retirar para chegar na manhã seguinte a Los Angeles.

A linha é ladeada por montanhas agrestes de um aspecto singularmente respeitavel. Ha pontos em que as curvas e as rampas attingem o maximo permitido.

Passada a noute acordamos, porém, num paiz completamente differente.

Arvores fructíferas, bosques de flores a um e outro lado. Por entre vegetação uberrima espreitam-nos casinhas campestres; ao lado, por uma rede de estradas, sobre pontes, sob tunneis d'arvoredo, circulam carros electricos.

Vê-se bem que nos aproximamos de uma cidade importante e rica, cujos suburbios são a horta que a alimenta de verduras e os campos que lhe servem de refrigerio.

A' chegada á estação, vastos e elegantes carros electricos nos convidam a tomar nelles logar. Approveitemo-los para ir ao hotel á porta do qual elles param—o Westminster — evidentemente o melhor da cidade, comquanto não seja o maior. Mas é excellente, tanto no que se refere a alojamentos como no serviço de cosinha que é primorosamente feito.

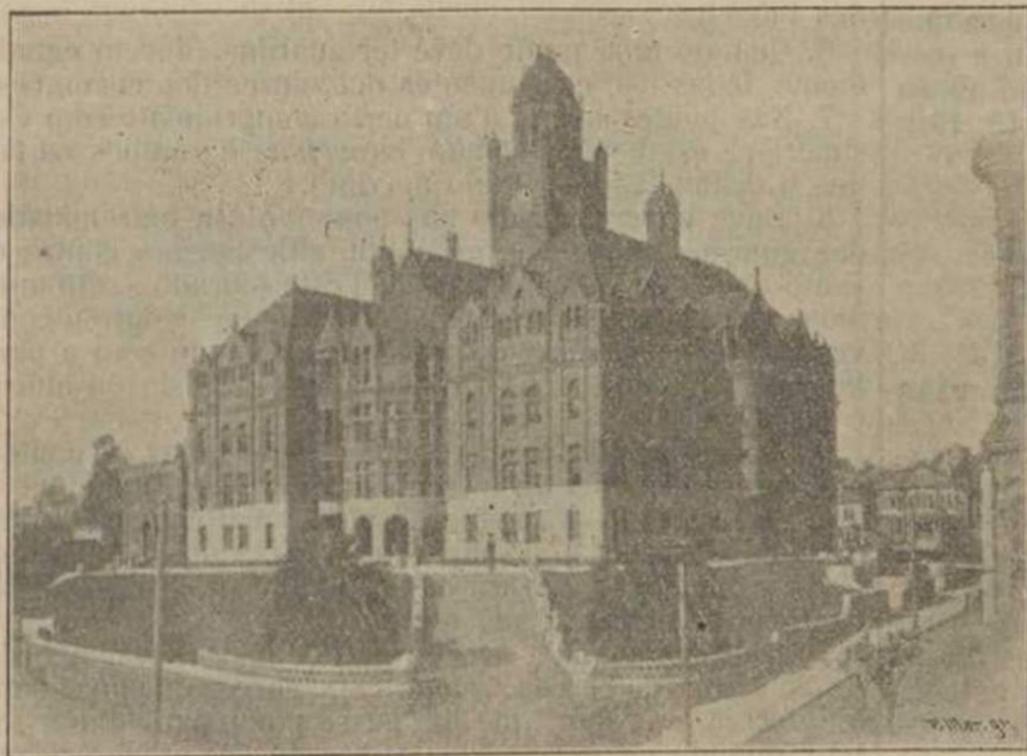
Los Angeles é uma cidade positivamente encantadora—é mesmo, de entre umas setenta que visitamos, talvez a mais attraente.

O clima quente da Baixa California não se faz ali sentir de fôrma que incomode. Pôde-se bem visitar a cidade nos mezes de julho ou agosto, tanto mais que ha nella 400 kilometros de vias electricas, por cinco differentes companhias, que nos levam para todos os arredores, onde encontramos frescura.

E nos suburbios, entre as linhas abertas já e as em construcção, a extensão total é de 800 kilometros.

Outro dado curioso é que as duas companhias de telephones que ali funcionam tinham 32.343 subscriptores, no principio d'este anno, e sendo a população fixa de 201.000 habitantes vê-se que havia um aparelho telephonic para cada seis pessoas.

O bairro das residencias particulares é por si só um encanto. Raro se encontra um conjuncto de edificações de tão aprimorado gosto, de tão variados desenhos e em tão artistica disposição; quadro a que o bello ceu azul da California dá um fundo delicioso e que um sol brilhante illumina e envolve em destaques



Los Angeles — Palacio de Justiça

Santa Fé e foi tambem installado pelo grande hoteleiro Harvey, a que acima nos referimos. É uma construcção elegantissima, no estylo nativo, rustico, ornamentado com um luxo aristocratico e o gosto mais aprimorado.

D'ahi se parte, de manhã cedo, a cavallo, para ir até o rio, por caminhos todos em descida por sobre as pedras, *relativamente* facil mas consideravelmente perigoso, embora os guias digam o contrario.

Por vezes o pequeno corte da montanha é tão estreito que apenas dá para as patas do cavallo. Se este resvasse, elle, o cavalleiro e quantos lhe fossem na deanteira seriam precipitados no abysmo.

Para esta excursão vão os homens em mangas de camisa e as senhoras envergando saias especiaes que lhe permitem montar como os homens, o que é usado em geral, na America.

Apesar, todavia, da excursão ser fatigante, vale bem a pena fazê-la porque é descendo á planura chamada Jardim Indiano, onde, sedentos e encantados, tomamos meio litro d'agua mineral por 500 réis, que se pôde gosar o assombroso espectáculo dos montes que nos rodeiam.

A vista do rio Colorado, junto do qual se almoça com as provisões que se levaram, é menos grandiosa e o regresso, quasi todo em subida, é menos custoso.

Ha muito quem passe dias, até mesmo uma semana e mais, em excursões no *canyon* e proximidades, onde ha

maravilhosos.

Mesmo a parte commercial da cidade é muito mais alegre e elegante do que a das demais da America. Os grandes edificios, camara do commercio e tribunales (de que reproduzimos a photographia nas duas gravuras), hotéis, grandes armazens, etc., são de construcção elegante e moderna.

Nos vastos salões da Camara do Commercio uma exposição permanente dos variados e excellentes productos agricolas da região ostenta maçãs de peso de um kilo, laranjas enormes, toda a qualidade de fructos, de cereaes, dispostos com um gosto extraordinario e uma originalidade interessante.

A rua principal, *Brodway*, é sumptuosa, e á noute, illumorada com os seus numerosos candelabros de cinco luzes electricas torna-se como um longo salão onde é agradabilissimo dar um passeio.

Estas impressões communicadas por nós a um redactor do *Times*, que vem *interviewar* cada estrangeiro que entra nos hotéis, produziram-lhe um longo artigo de columna e meia, cheio de amabilidades para o nosso jornal e de exageros americanos, como de costume.

O que a esse redactor não dissêmos, porque não tivemos tempo de o apreciar, quando nos falou, é que os habitantes da deliciosa capital da Baixa California são de uma tão captivante amabilidade para com os estrangeiros, que se torna encantadora a visita áquella cidade.

A navegação para a Argentina

Segundo telegrammas recebidos pelo nosso representante em Buenos Aires o paquete «Cap Blanc» que sae de Hamburgo com destino á America do Sul no dia 5 d'este mez toca já no nosso porto.

Parece pois que conseguimos chamar a Lisboa a corrente commercial da Argentina o que nos deve trazer larguissimos convenientes, se não já de momento, pelo menos dentro d'um proximo futuro.

A primeira empresa de navegação que estabeleceu a carreira entre Lisboa e a America do Sul, foi a «Hamburger Sud Amerika Linie», que destina a este serviço os magnificos paquetes «Cap Blanc», «Cap Orlegal», «Cap Frio», «Cap Roca», e «Cap Verde».

Dispondo da velocidade normal de dezoito milhas, devem fazer a viagem entre Lisboa e o Rio da Prata em quinze dias e algumas horas.

Dizem alguns jornaes que em virtude de combinações feitas, o *Sud-Express* vaé passar a fazer serviço diario. Por enquanto não nos consta que esteja decidida qualquer cousa neste sentido.

Como o movimento postal vaé agora augmentar com os correios da America, a descarga das malas postaes chegadas por via maritima deixará de ser feita no Bom Successo, passando a desembarcar no Terreiro do Paço para assim facilitar e tornar mais rapida a sua entrada na estação central, tendo já sido dadas ordens para que a separação e distribuição sejam feitas com a maxima rapidez, para que não succeda como até agora succedia: ser a correspondencia distribuida 9, 12, 15 e até 20 horas depois da entrada dos vapores.

Legislação estrangeira

Regulamento do Ministerio austriaco das vias ferreas

(Continuado do n.º 430)

§ 4.º — Disposição dos taboleiros de pontes-estradas sob o ponto de vista das dimensões

1. Serão feitas as prescrições concernentes ás dimensões dos taboleiros d'estas pontes segundo as conclusões d'um inquerito publico ou dos estudos executados por uma commissão.

2. A largura util dos passeios e das escadas correspondentes deve ser de 1^m,5 pelo menos, quando só tenham de ser utilizados pelo pessoal das vias ferreas; se tiverem de servir tambem a passageiros ou para circulação de peões em geral, a largura deve subir a 2^m,0 pelo menos.

3. A aresta inferior das juntas transversaes superiores deve estar em todos os pontos pelo menos 2^m,5 acima do nivel do passeio.

§ 5.º — Medidas de segurança nas pontes de vias ferreas

1. Nas pontes cujo comprimento total fôr maior do que 20^m, entre os pés direitos dos tramos extremos, a via terá interiormente carris ou longrinas de segurança, cujas arestas superiores atinjam pelo menos o plano dos carris de circulação sem todavia ultrapassar estes em mais de 3 centímetros. A distancia interior da cabeça do carril de circulação e o carril ou a longrina de segurança será de 16 centímetros; collocar-se-ha uma sapata de ferro ou madeira no fundo do canal que assim se fórma. Os carris ou longrinas de segurança serão fixados em cada travessa e ultrapassarão os pés direitos dos tramos extremos. Serão prolongados na extensão de 10^m, além da ponte, para um e outro lado, nas pontes de via simples, do lado da entrada nas de dupla via, e concordar-se-hão no eixo da via em angulo agudo.

2. Na construcção dos aparelhos de suporte ter-se-ha em consideração conveniente a influencia das variações

de temperatura nos taboleiros metallicos; além d'isto, quando se empregarem vigas de ferro com o comprimento de 60^m ou maior, estas influencias devem ser neutralizadas na superstructura continua por disposições accomodadas.

3. Todas as pontes em que o vão ultrapasse 20^m ou em que a altura livre das alvenarias fôr de 3^m ou maior, terão guardas geralmente de ambos os lados da via, as quaes nas novas construcções, terão os prumos com 1^m10, pelo menos, acima do pavimento.

4. Terão tambem guardas as pontes situadas para cá dos signaes a distancia (signaes d'entrada), das estações, apeadeiros ou bifurcações, ou adeante d'estes signaes numa distancia correspondente ao comprimento maximo dos comboios da linha que se trata. Do mesmo modo se procederá em todas as pontes que não estiverem a mais de 200^m da ponta da agulha extrema d'uma estação, d'um ramal ou d'um apeadeiro com cruzamentos de comboios ou manobras de vagon, e sem signaes de protecção, assim como em todas as pontes que não estiverem a mais de 200^m do eixo d'um apeadeiro sem cruzamentos de comboios nem manobras de vagon, ou á distancia de 100^m nas mesmas condições mas em linhas d'ordem secundaria.

5. Nas pontes metallicas com a via collocada entre os banzos dos tramos, só póde dispensar-se as guardas quando a rotula d'esses banzos fôr sufficientemente apertada e tiver a altura bastante para que impeça a queda das pessoas.

6. Quando uma ponte deve ter guardas, devem igualmente tê-las os coroamentos dos muros dos encontros.

7. Nas pontes novas d'um certo comprimento com via superior, estabelecer-se-hão *capoeiras* de ambos os lados a distancias de 50^m no maximo.

8. Deve haver sobrado nas pontes até a extremidade das guardas existentes, garantido efficazmente contra o vento que o levante. As bordas d'este sobrado serão munidas de varetas de prisão. Attender-se-ha sempre á conveniente concordancia do taboleiro da ponte com a plataforma contigua sob o duplo ponto de vista da altura e da largura.

9. A aresta inferior dos taboleiros de todas as pontes que transpõem rios ou torrentes não deve geralmente estar a menos de 1^m acima do nivel local conhecido das maximas aguas, e a parte mais baixa dos apoios das pontes metallicas deverá tanto quanto possivel estar 50 centímetros acima d'este nivel.

10. Nas pontes cuja aresta inferior não estiver a mais de 2^m acima da cercea (*gabarit*) de carregamento d'uma via ferrea a vapor que lhe passe por baixo, tomar-se-hão, quando fôr necessario, as precauções precisas para impedir que ardam as peças de madeira.

11. Nos viaductos de madeira com mais de 20^m de comprimento total, haverá cubas de madeira que estarão sempre cheias de agua, excepto quando gear.

12. As pontes com vigas de rotula e via superior ou abatida, cujas arestas inferiores estiverem a uma altura tal, acima do solo ou d'uma corrente d'agua, que não possa fazer-se sem perigo a inspecção do taboleiro sem escadas, terão passadeiras e carros de inspecção. Haverá tambem carros de inspecção nas pontes de rotula com via inferior ou média, quando, em virtude do modo de construcção do pavimento da via, não fôr possivel examinar as peças inferiores, estando-se em cima da via. Para a inspecção das pontes construidas antes de vigorar o presente regulamento poder-se-ha empregar andaimos volantes.

§ 6.º — Medidas de segurança nas pontes-estradas

1. As pontes-estradas cujas vigas não bastam para a protecção dos peões e vehiculos que passem por ellas, terão guardas com malhas apertadas. Nas construcções novas, não terão as guardas menos de 1,10^m de altura e collocar-se-hão tambem no coroamento dos muros de ar nos encontros ou de suporte das terras das avenidas. Só se permitem excepções nos pontões com 1^m de vão, sem azas parallelas, podendo ahí bastar uns rebordos que obriguem as rodas a seguir pelo meio da estrada.

2. A aresta inferior das vigas da ponte deve ser collocada 50 cent. pelo menos acima do nivel local das maximas aguas conhecidas. Nas passagens superiores de qualquer genero deve haver uma folga de 30 cent. pelo menos entre a aresta inferior das vigas das pontes e a cerca da via ferrea que passa por baixo.

3. Nas pontes que não tiverem a aresta inferior do taboleiro a mais de 2^m,0 acima da cerca de carregamento d'uma via ferrea a vapor que lhe passe por baixo, tomar-se-hão, quando isso seja necessario, as disposições indispensaveis para impedir o incendio das peças de madeira.

4. Adoptar-se-hão as necessarias disposições para que nos apparelhos de suporte se neutralizem as influencias das variações de temperatura nas pontes metallicas.

5. Quando se tratar de *passadiços*, serão cortadas por patins as escadas com mais de 4 metros.

6. As pontes-estradas, metallicas, que estejam nas condições indicadas no § 5.º alinea 12.º terão, quando fôr preciso, passadeiras e canos de inspecção.

(Continúa).

Os meios de transporte no futuro

Uma das características da nossa epoca é o esforço para o aperfeiçoamento dos meios de comunicação, o que é decerto motivado por se considerar este aperfeiçoamento como condição necessaria e indispensavel do progresso humano.

Torna-se pois, em vista d'esta ancia de perfeição, imaginar quaes serão no futuro os meios de transporte preferidos, porque de um momento para o outro pôde uma descoberta inesperada, ou uma invenção estranha causar uma verdadeira revolução no meio de comunicação, hoje adoptado.

A aereostação

O campo mais semeado de esperanças que olham para o futuro, é o da navegação aerea.

No entanto, dado o estado actual das sciencias, parece-nos que não são muito justificadas.

A melhor aeronave pouco valor poderá ter para as comunicações, a não ser para casos especiaes, como para o estudo da meteorologia, arte da guerra, etc.

Pondo de parte o perigo que corre o viajante nos momentos da partida e da chegada ao solo, que é natural possam vir a ser attenuados, e procurando a maneira de utilizar os balões como meio de comunicação, esbarramos logo com um grandissimo obstaculo. Por maior e melhor construido que seja um balão nunca pôde transportar senão um muito reduzido numero de pessoas. Um navio de proporções analogas transportará facilmente centenas de passageiros e tripulantes.

Para elevar um peso de seis mil kilogrammas, seria necessario um balão com quarenta metros de diametro, sendo espherico, ou de vinte metros de diametro por cem de comprimento, sendo em fôrma de charuto.

Basta isto para nos fazer nascer uma ligeira duvida acerca da possibilidade de applicar o aerostato ao transporte de pesos consideraveis.

Outro factor que não pôde deixar-se de parte é a velocidade.

A despeito de tudo quanto a fantasia dos mais entusiastas acceta como verdades indiscutíveis e muitas vezes provadas, o que se obtem na pratica é que os melhores aeronaves pôdem mover-se com a velocidade do vento moderado quando se deixem correr com elle; mas se tem a velleidade de seguir em direcção contraria, veem-se forçados a conservarem-se no mesmo ponto. E nem sempre o aereonauta pôde encontrar nas regiões superiores correntes que lhe sejam favoraveis.

Tudo isto influe para que se não possa alcançar na navegação aerea regularidade, para formular um horario de provavel pontualidade, condição necessaria para o bom funcionamento das comunicações.

Além d'isto o pouco peso que o balão pôde transpor-

tar torna carissimo os transportes. A empresa que se propozesse estabelecer uma linha de navegação aerea não devia fechar o anno com prosperos resultados.

Os caminhos de ferro

Este sistema de transporte parece destinado a soffrer modificações e por certo melhoramentos.

No futuro impõe-se a necessidade de separar o transporte de passageiros, do de mercadorias. Hoje o transporte rapido de passageiros é dificultado pelos comboios de mercadorias percorrendo a mesma linha.

Com o augmento do trafego cada vez se tornará mais sensivel este inconveniente, e é provavel que dentro em pouco as linhas actuaes sejam utilizadas sómente para mercadorias, com tracção a vapor, sendo pouco a pouco installadas linhas por tracção electrica para o serviço exclusivo de passageiros.

A navegação

Neste ramo nada auctoriza a prevêr, pelo menos num futuro pouco remoto, grandes transformações. Apenas se pôde esperar melhoramentos relativamente insignificantes, e por isso de pequena importancia.

Para o transporte rapido de passageiros, já se tem pensado em substituir os grandes paquetes por barcos de pequenas dimensões e grande velocidade, operando assim com a navegação, do mesmo modo que se está operando com a comunicação ferroviaria: substituindo os grandes comboios por pequenas carruagens electricas.

Esta ideia porém debate-se com uma grave dificuldade: os barcos pequenos correm maiores perigos ao affrontar as tempestades.

Para attenuar estes perigos, alguém aventou já a ideia de dar maior impulso á navegação submarina. E' por este sistema que se pensa em estabelecer um serviço regular de transporte de passageiros entre a Inglaterra e a França, através da Mancha.

A unica modificação que se apresenta para breve, nos navios actuaes, consiste na substituição da machina de pistons pela turbina a vapor.

Apresenta vantagens grandes, mas tem a desvantagem de exigir turbinas especiaes para os movimentos de avanço e de recuo, não tendo sido possivel até hoje conjugá-las numa turbina só.

A introducção da electricidade como força motriz é difficil por poder o fluido ser apenas empregado por meio de accumuladores, e esses apparelhos são pezadissimos e apresentam além d'isso muitas difficuldades, como a de renovação de carga, etc.

Resta-nos porém a esperança de que o radium venha fazer uma revolução completa na sciencia e ponha á disposição do homem uma força considerabilissima sob um volume insignificante.

E sendo assim, não se pôde fazer ideia das modificações que soffrerão os meios de transporte no futuro.

O sistema de tracção no Simplão

Ainda não está decidido qual o meio de tracção que será adoptado na linha do tunnel do Simplão.

Apresentam-se grandes e numerosas difficuldades.

Varios são os sistemas propostos para vencê-las. Para analyzá-los minuciosamente, a commissão de estudos do caminho de ferro, de Berne, delegou dois de seus membros para irem a Paris estudar os sistemas electricos adoptados nas linhas do Metropolitano, Paris-Juvisy, e Paris-Versailles.

Logo que os delegados apresentem o seu relatório, será este enviado á administração dos caminhos de ferro federaes.

Dado o caso da secretaria federal dos caminhos de ferro optar pela tracção electrica, a execução dos trabalhos d'installação, a instrucção do pessoal, as experiencias, etc. demandarão, pelo menos, seis mezes.

O que recuará a abertura official do tunnel para maio de 1907.

A proxima subida do carvão

Os proprietarios e industriaes da nafta do Caucaso celebraram ultimamente um congresso especial em que estudaram as condições mais convenientes para restabelecer a produção do petroleo que fôra interrompida em Baku em consequencia das ultimas desordens, tendo os revoltosos destruido os poços e officinas de exploração da nafta.

O trabalho só poderá ser normalizado em meados de 1906 e como até o proximo abril a produção não pôde ser superior a oitenta milhões de *pounds*, equivalendo o *pound* a 16 kilos, prevê-se para a industria um deficit de trinta a quarenta milhões de *pounds* quando se restabeleça a navegação pelo Volga.

Este deficit em combustivel liquido poderá ser compensado no consumo por uma grande quantidade de carvão; mas este carvão não poderá chegar aos centros de consumo, e muito principalmente aos installados nas margens do Volga, a não ser que a bacia hulheira de Donetz disponha de 7.000 vagons e 207 locomotoras.

Mesmo que se vença essa difficuldade, não pôde ficar este material á disposição da industria particular em virtude do governo russo precisar este inverno de grande quantidade de material movel para repatriar os soldados da Manchuria, e para abastecer com grande quantidade de cereaes as regiões do imperio em que as colheitas foram nullas ou insufficientes, sob pena de ver morrer as populações á fome.

Ora não podendo contar com a hulha da bacia de Donetz, a industria russa terá que recorrer á hulha estrangeira o que por certo determinará uma alta no preço d'este mineral.

Quelimane

Disse o *Seculo* ha dias que parecia haver ideia de se desistir da construcção d'esta linha.

Bem informados podemos contestar esta noticia assegurando que no ministerio respectivo não se pensa em tal, bem pelo contrario, sendo um facto que o Chire vae continuamente ameaçando de completa derrota as povoações da margem esquerda, o caminho para os lagos tem que buscar outro porto, que não o Chinde; e o de Quelimane com o seu caminho de ferro será o unico que poderá servir aquella enorme região.

Actualmente as difficuldades do transito são taes que mercadorias ha que tem estado paradas seis mezes e mais esperando transporte para o interior e este mesmo por preço que é quatro vezes superior ao custo do genero. A linha de Quelimane é pois indispensavel.

Conferencia sobre tarifas

Concluiu já as suas sessões a conferencia que se realizou em Lisboa entre os delegados dos caminhos de ferro africanos para o estudo dos meios a empregar para a divisão do trafego do Transvaal, assunto ao qual nos referimos no numero anterior pela penna de um dos nossos mais competentes africanistas.

A conferencia, ao que nos consta, não chegou a conclusões concretas, visto o antagonismo dos interesses que se debatiam, ficando a resolução das mais importantes partes do problema dependente de que se resolva em Londres, na conferencia que ali se vae reunir no dia 4 e a que assistem por parte de Portugal, os srs. conselheiro Joaquim José Machado e Eduardo Pinto Basto, que já para ali partiram no dia 29.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1905.

Como é sabido foram completamente perdidos os esforços—por signal que, como de costume, muito tardios—empregados pelo governo portuguez para que as carreiras da navegação argentina

tivessem como ponto *terminus* Lisboa, ou pelo menos que o nosso amplo e formosissimo porto fosse considerado d'escala obrigatoria.

Em compensação, porém, parece ter-se obtido, segundo referem alguns collegas, que uma companhia de navegação allemã, a *Hamburg-Sud-Amerika* mande dois dos seus melhores vapores ao Tejo todos os mezes.

Os primeiros paquetes d'esta companhia que farão escala por Lisboa, serão o *Cap Blanco* e o *Cap Ortegat*, barcos de primeira classe e possuindo todos os modernos confortos.

Até aqui os vapores da *Hamburg-Sud-Amerika*, tocavam no porto de Vigo.

Resta agora ver como o governo corresponderá á acquiescencia da companhia allemã em mandar ao nosso porto os seus paquetes.

Será d'ora ávante o fisco, não diremos mais benevolo, mas ao menos mais humano para os viajantes que visitem o soberbo porto de Lisboa?

Conseguir-se-ha da muita poderosa empresa Hersent que sejam methodica e permanentemente feitas dragagens junto das muralhas do porto, a fim de que os grandes transatlanticos possam atracar facilmente e sem perigos ou transtornos?

Será brevemente uma realidade o *Sud-Express* diario entre Lisboa e Paris?

Não sabemos se a eleição de Bouças terá deixado tempo livre ao governo para pensar nestas *pequenas* cousas, mas não nos resta a menor duvida de que sem estarem resolvidos os importantes assuntos que constam do nosso questionario e ainda outros, entre os quaes o que diz respeito ao serviço de saude, serão de curta duração as carreiras para a America do Sul com escala por Lisboa.

A semelhança do que praticou a Republica Argentina parece que tambem o governo do Brazil pensa em subvencionar carreiras de navegação para a Europa, segundo communicação feita pelo ministro de Portugal no Rio de Janeiro ao governo.

O aviso vem d'esta vez muito a tempo e só resta ver se os trabalhos de regedoria que por completo absorvem o tempo aos nossos governantes deixarão a estes algum vagar para pensarem em aproveitar um tão asado ensejo de mais estreitarmos as nossas relações commerciaes com o Brazil e até recuperar o terreno que pouco a pouco temos perdido. O assumpto é importante.

Informaram alguns collegas que vae ser convocada para os primeiros dias do mez que hoje começa a assembleia geral do Banco de Portugal para discutir o parecer da commissão eleita na ultima reunião sobre a reforma dos estatutos, na parte que diz respeito á constituicção das assembleias geraes.

Ainda segundo os mesmos collegas, parece que se trata da unificação das assembleias, assunto que tem servido de thema a larguissimas discussões entre os accionistas d'aquelle importante estabelecimento de credito.

Esta assembleia está despertando grande interesse no nosso restricto meio financeiro, visto os pequenos accionistas quererem reivindicar o direito de tambem intervirem no exame e discussão dos assuntos que até o presente só eram submettidos á apreciação dos 240 maiores accionistas do Banco, que tantos são os que pela actual lei estatutaria constituem as assembleias ordinarias.

Pelo que respeita ao movimento bolsista o final do mez de novembro caracterizou-se por um afrouxamento quasi geral de cotações devido á grande abundancia de papel que appareceu.

A liquidacção do fim do mez fez-se com certa difficuldade, sendo caro o dinheiro para *reports*.

As transacções da ultima quinzena incidiram principalmente sobre obrigações da Beira Alta, acções das Companhias do Gaz, Norte e Leste, Assucar de Moçambique e Fosforos, obrigações de 2.º grau etc.

Do Brazil veio durante a quinzena pouco papel sobre Londres. Comtudo esta divisa abundou no mercado regulando o cambio, durante o mesmo periodo, entre 51 ³/₈ e 51 ⁷/₁₆.

No sorteio de obrigações de 4 ½, 1889 que hoje se realizou na Junta do Credito Publico saíram premiados com os doze premios maiores os seguintes numeros:

449.243 com 4:500.000 réis; 36.690 com 450.000 réis; 84.278, 117.910 e 130.381 com 180.000 réis; 81.551, 20.574, 80.446, 82.963, 96.199, 126.864 e 146.502 com 90.000 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 ³ / ₈	—	Desconto no Banco de Portugal....	5 ½ 0/0
» cheque...	50 ⁷ / ₈	50 ³ / ₄	No mercado.....	—
Paris 90 d/v.....	—	—	Cambio do Brazil.	16 ²⁷ / ₃₂
» cheque.....	563	565	Premio da libra...	220 e 225
Berlim 90 d v.....	—	—		
» cheque....	230 ¹ / ₂	231 ¹ / ₂		
Francfort 90 d/v.	—	—		
» cheque...	—	—		
Madrid cheque....	735	740		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO												
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30
Lisboa : Inscricões de assent.	43,60	43,60	42,40	42,40	43,45	43,40	43,40	43,35	43,20	43,20	-	43,15	43,15
» coupon ..	43,15	43,15	42	42	-	41,95	41,90	41,85	41,80	41,80	-	-	41,80
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	20 800	-	20 750	20 750	20 750	20 750	20 750	20 750	20 650	20 550	-
» 4 0/0 1890 assent....	53 000	-	-	53 300	-	-	-	53 300	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	53 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	60 800	-	-	-	60 800	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int..	-	-	60 100	-	60 000	-	60 000	-	60 000	60 000	60 000	60 100	-
» externo 1.ª série....	66 100	66 100	66 000	66 000	66 000	-	66 300	66 300	66 300	66 300	66 200	-	66 200
» 3 0/0 1905.....	9 000	9 000	9 000	-	9 000	-	8 900	8 900	8 900	8 900	8 900	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accões B. de Portugal.....	177 000	-	177 000	-	-	177 500	-	177 500	177 500	-	-	-	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	132 500	132 500	132 500	-	-
» » Nac. Ultramarino	-	103 500	-	101 000	103 700	-	104 000	103 900	-	-	-	103 500	-
» » Lisboa & Açores	-	-	120 000	-	120 000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	108 800	-	-	108 500	109 000	109 000	-	-	109 000	108 900	108 800	108 800
» Comp. Phosphoros..	65 400	65 400	65 500	65 400	-	65 700	66 100	66 400	66 500	65 700	66 800	66 700	66 700
» » Real.....	70 500	70 600	70 600	-	-	-	-	70 900	-	-	-	70 600	70 600
» » Nacional.....	12 100	-	-	-	12 150	-	-	12 200	12 100	12 100	12 150	12 100	12 000
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	93 000	93 000	93 000	-	-	-	93 000	-	-	-	93 000	-
» » 5 0/0.....	89 000	-	88 800	89 000	89 000	89 000	-	89 200	89 100	-	89 000	89 200	89 100
» C.ª Beira Alta.....	-	-	-	36 000	-	-	-	-	-	-	-	35 350	35 450
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	71 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	-	57 300	57 350	57 600	-	57 700	-	57 800	58 000	57 850	57 800	57 800	57 800
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	-	-	-	70 100	-	-	71 000	71 000	-	70 500
» » Atravez d'Africa..	89 500	89 700	89 800	-	89 900	-	89 800	-	89 800	89 800	89 700	89 400	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	69,10	69,25	69,40	69,50	69,70	69,67	69,70	69,60	69,55	69,30	69,32	69,65	-
Accões Comp. Real.....	-	370	375	378	380	382	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	36,25	36	35	35,25	-	35,50	35,50	-	-	37	-
» Madrid-Zaragoza....	296	295	290	295	297	299	295	295	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	183	175	166	175	180	181	180	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	385	385	-	385	385,50	387,75	385	385	385	385	-	-
» » » 2.º »	305	303	305	304,50	305,50	306	308	308	307	309	306	307	-
» » Beira Alta...	191	191,50	190	-	190	190	189,25	189	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	126,50	126,50	126	126	126	126	126	126	126	125,50	125,75	126	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....	69,50	69,50	69,50	69,62	69,62	69,62	69,75	69,75	69,75	69,87	70	70,12	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	93,37	-	-	93,93	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905		1904		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes	1905	1904	1905	1904	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	5 11 Nov 693	89.718.000	129.463 693	86.057.255	124 180	4 238 140.000	4.202 237.993	35 902 007	-
		12 18 » »	85.639.000	123.577 »	86.057.255	124.180	4.323.779.000	4 288 295.248	35.483.752	-
	Nova rede garantida.....	5 11 Nov 380	13.329.000	35 076 380	12.344.745	32.486	596.318.000	595.829.007	488.993	-
		12 18 » »	11.693.000	30.771 »	12.344.745	32.486	608.011.000	608 173.752	-	162.752
Vendas Novas.....	5 11 Nov 70	1.967.000	28.100 70	1.491.000	21 300	82.218.000	73.550.000	8 668.000	-	
	12 18 » »	1 750.000	25.000 »	1.491.000	21 300	83.968.000	75.041.000	8.927.000	-	
Sul e Sueste.....	1 30 Set 573	156.994.869	273 987 538	147.395.546	273.902	945.586.292	959 150.677	-	13.564 385	
Minho e Douro.....	21 30 Set 343	58.232.231	169.773 343	51.159.997	149 154	1 105.689.293	1.043 365 303	62 323.990	-	
Beira Alta.....	15 21 Out 253	9.825.683	38.836 253	9.977.582	39 437	351.073.924	350.087.803	986.121	-	
	22 28 » »	9.675.595	38.243 »	9.785.334	38.677	360.749 519	359 873.137	876.382	-	
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	27 2 Set 119	2.977.100	25.017 105	1.923.889	18.322	72.482.320	62.581.980	-	90.660	
	3 9 » »	2.919.626	24.534 »	2.377.095	22.639	65.401.946	61.959 075	442.871	-	
	10 16 » »	2.971.865	24 973 »	2.621.611	24.967	68 373.811	67.580.686	793 125	-	
Guimarães.....	21 30 » 34	3.047.683	89.637 34	2.867.586	84.340	76.825 832	75.309.689	1 516 143	-	
	1 10 Out »	2.688.145	79.063 »	2 899.170	85.269	79.513 977	78 208.859	1 305.118	-	
Porto á P. e Famalicão	1 30 Set 64	18.243.507	285 054 64	16 080.643	251.260	111 082.143	105.215.545	5.866.598	-	
	28 3 Nov 3681 Ps.	2.287.319	Ps. 621 3681 Ps.	2.239 269	Ps. 612	Ps. 92 393 381	Ps. 94.094.598	-	1.701.217	
Norte de Espanha....	4 10 » »	2.537.756	689 »	2 500.098	679	94 931.137	96.594.696	-	1.663 559	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	22 28 Out 3650	2.152.623	589 3650	2 069.189	566	83 630 573	84 492.533	-	861.960	
	29 4 Nov »	2 248.854	616 »	2.295.750	628	85.879.428	86.788.283	-	908.855	
	5 11 » »	2.147.943	588 »	2.183.797	598	88.027.371	88.972.080	-	944.709	
Andaluzes.....	29 4 » 1067	402.267	377 1067	446.507	418	17.891.616	18.875 912	-	981.296	
	5 11 » »	355.724	333 »	408.679	383	18.247.341	19.284.591	-	1.037.250	
Madrid-Caceres.....	29 4 Nov 429	90.279	210 429	96.154	224	3 910.242	4.050.995	-	140.653	
	5 11 » »	87 240	203 »	78.130	182	3.997 482	4 129 126	-	131.644	
	12 18 » »	90.980	212 »	89.198	207	4.088.462	4.218 325	-	129 863	
Zafra a Huelva.....	5 11 » 180	51.618	286 180	47.909	266	2 299.427	1.868.859	430.568	-	
	12 18 » »	52 929	294 »	42.934	238	2.352.356	1.911.793	440.563	-	

Publicações recebidas

Almanach Bertrand. — Como nos annos anteriores, recebemos o elegante «Almanach Bertrand», editado pela Casa José Bastos, no Chiado.

Pelo costume, não nos surpreendeu ao abrirmos o volume o depararmos com lindissimas gravuras e photographuras, interessantissimos artigos, mimosas poesias e um sem numero de curiosas adivinhações e paciencias, tão apreciadas durante as longas noutes que veem correndo nesta quadra.

E' um delicioso passatempo, quasi inexgotavel, que, estamos certos, ha de ser devidamente apreciado por todas as familias. A leitura é umas vezes interessante e instructiva; outras alegre e divertida, mas despertando-nos sempre o desejo de continuarmos a lêr, tão cuidadosamente feito é o almanach, o que não admira se attendermos a que é coordenado pelo distincto escriptor Fernandes Costa.

Agradecemos.

AUTOMOBILISMO

Vão ser utilizados pela primeira vez entre nós em serviço de campanha os automoveis.

A expedição contra os cuamatás leva nove automoveis para serem empregados no transporte de feridos, de correspondencia, e de provisões de bocca.

Constituiu-se uma empresa no Funchal para a exploração do exclusivo de carreiras de automoveis nas estradas d'aquelle districto.

O serviço será não só para transporte de passageiros, mas tambem para mercadorias.

A pretensão está dependente do parecer do conselho superior de obras publicas.

Logo que estejam concluidos os arranjos a que se está procedendo em varios pontos da estrada, recommearão as carreiras de automoveis entre Caeilhas, Caparica e Villa Nova, que ha tempo foram interrompidas.

Os automoveis tem feito nestes ultimos annos progressos assombrosos, chegando a obter-se a velocidade de 120 kilometros por hora. Dois kilometros por minuto; trinta e tres metros por segundo! Velocidade espantosa se nos lembrarmos de que o automovel virá a ser usado como um meio vulgar de communicacão.

Todavia quanto á certeza do funcionamento, não se tem adeantado tanto como no capitulo velocidade.

Os accidentes e desarranjos são tão vulgares que fazem com que muita gente diga que por ora o automovel não é um meio de communicacão bastante seguro.

A grande vantagem do automovel consiste em não estar, como o caminho de ferro, dependente de uma estrada especial, nem de um horario. Torna-se por isso conveniente para todos que queiram viajar rapidamente sem se sujeitarem aos incommodos e contrariedades dos meios de transporte do publico em geral.

Quanto ao dispendio, está calculado que corre parelhas com os preços de primeira classe nos comboios, incluindo, já se vê, o gasto do material principalmente de pneumaticos, que são carissimos.

Na Allemanha, foi creado um corpo de automobilistas, que é recrutado entre os socios do *Club automobilista Allemão*, os quaes se compromettem a servir no exercito com as suas machinas, tanto em tempo de paz como de guerra.

Teem um uniforme especial. As praças d'aquelle novo corpo recebem uma indemnização pecuniaria pelo uso das suas machinas e respectiva conservacão.

Abriu no dia 17 do mez passado, em Londres, a quarta exposiçãõ de automoveis organizada pela *Society of Mo-*

tors Manufactures and Traders, assistindo á inauguraçãõ o rei Eduardo.

A rainha Margarida de Italia que regressou ha pouco ao seu paiz depois de uma excursão á Hollanda, tendo percorrido cinco mil kilometros prepara-se já para uma outra excursão tendo, nesse intento comprado um automovel de 40 cavallos.

De uma estatística publicada em Londres vê-se que durante o anno corrente, as multas impostas aos automobilistas por excesso de velocidade sobem já á bonita verba de 218.000 libras.

D'onde se vê que o excesso de velocidade dos automobilistas é uma nova fonte de receita com que devem contar os cofres publicos.

À quelque chose malheur est bon.

Foi ultimamente organizado em Inglaterra, entre Ipswich e Shottey, um serviço de omnibus automoveis.

O percurso dura uma hora, tanto numa direcção como n'outra, e o preço foi arbitrado em dez pence, qualquer cousa como duzentos réis da nossa moeda, com fracções para as estações intermédias.

Transporta tambem volumes, pagando setenta e cinco réis por cada sete kilos.

Cada omnibus accomoda trinta passageiros.

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Em Vigo trata-se de crear uma empresa de viação electrica urbana.

No proximo mez de janeiro vae ser posta em hasta publica a concessão de um tremvia electrico entre Zumarraga e Arcoitia.

Alpes

Estão já começados os trabalhos de construcção do caminho de ferro electrico do Monte Branco.

Esta linha, de ousadissima concepção, parte da aldeia de Fayet, no valle de Chamounix, subindo em larga curva a vertente noroeste da montanha, e termina no platô conhecido pelo nome de *Aiguille du Goutêr*, que fica a 3.840 metros acima do nivel do mar.

A linha é do mesmo typo da linha do Jungfrau, sistema Gayer Zeller, e medirá desenove kilometros. Espera-se que esteja concluida dentro de cinco a seis annos.

A viagem durará quatro horas, e o preço será de cem francos.

Os comboios serão formados por uma machina e duas carruagens salões, comportando oitenta passageiros. A disposiçãõ particular das janellas permite que todos os viajantes simultaneamente possam gozar, nas minimos detalhes, o grandioso panorama dos Alpes.

A illuminaçãõ e aquecimento são por meio da electricidade.

Estados Unidos

Como nas regiões muito frias da America, nas linhas electricas pelo sistema de terceiro carril o movimento tinha de suspender-se por causa do gelo que impedia o contacto e portanto a communicacão da energia electrica a companhia de caminhos de ferro Aurora, Elgin e Chicago procurou remediar aquelle contratempo.

Aleçou o fim proposto regando o carril conductor com um liquido, cujo ponto de congelaçãõ é muito baixo, formado por cem partes d'agua e sessenta de chloreto de calcio, que tem a propriedade de não atacar o metal do carril.

E' simplicissima a maneira de empregá-lo. A' frente um sistema de tubos deixa cahir o liquido sobre o carril. A mistura é transportada em um deposito que vae sobre o vehiculo da frente. Uma escova de arame de aço vae

friccionando e limpando o gelo que, em virtude do liquido se vae derretendo e se despega do carril.

O deposito tem a capacidade de 150 litros. O consumo é de dois litros e meio por milha de carril, o que corresponde á despesa de vinte e cinco réis.

Mexico

A companhia dos tremvias da cidade do Mexico vendo-se defraudada nos seus interesses por varias burlas que os conductores praticavam com a venda dos bilhetes, utilizando os que os passageiros deitavam fóra, etc., lembrou-se de empregar um meio que a põe ao abrigo de fraudes identicas.

Creou uma loteria mensal, com varios premios de valor, de que as cautelas são os bilhetes da passagem. O passageiro aguilhado pelo desejo de obter algum premio guarda cuidadosamente o bilhete, não o deita fóra como d'antes.

Apesar da loteria custar alguns milhares de pesos á companhia, ganha ainda dinheiro, porque os conductores não podem defraudá-la, e além d'isso não tendo já necessidade de revisores e inspectores supprimiu aquelles cargos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Swazilandia—Continuam com regularidade os trabalhos de construcção d'esta linha.

A terraplenagem está já pronta desde a estação de Machava até o kilometro 10.100.

No leito do Matolla estão já terminados os trabalhos para o começo das obras da ponte, que deve ter 40 metros de extensão.

Ramal de Aviz.—A camara municipal de Aviz trata de reunir o concurso de todas as camaras interessadas a fim de que seja concedida a alteração da via reduzida para via larga do ramal que ha de pôr aquella villa em comunicação com Estremoz e Portalegre, e para que os trabalhos de construcção comecem o mais breve possivel.

Valença a Monsão.—Vae começar a construcção dos primeiros sete kilometros do troço de Valença a Monsão, da nova linha ferrea, que irá até a estação de S. Mamede.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Continuam com grande actividade os trabalhos de construcção da linha de Tlemcen a Marnia, na Algeria.

Espera-se que dentro de dois annos e meio poderão já circular regularmente os comboios.

ITALIA

A administração dos caminhos de ferro do Estado apresentou uma proposta de modificação das tarifas actuaes, por zonas, para os viajantes que percorram grandes distancias.

Até 150 kilometros são mantidos os preços actuaes; mas para distancias superiores, a redução é importante, chegando a ser de um terço e até de metade.

SUISSA

Foram apresentados dois pedidos de concessões de caminhos de ferro de cremalheira.

Um d'elles ligará a estação de Montreux á de Glion. A despesa está orçada em 1.280.000 francos.

O outro ligará Treib a Seelisberg, prolongando-se eventualmente até Sannenbergl. A despesa para este foi orçada em 909.000 francos.

CHINA

Formaram-se em poderoso syndicato os tres grupos financeiros, francez, inglez e belga que entre si disputavam a concessão dos caminhos de ferro chinezes.

O grupo francez entrou com 45 por cento do capital; o grupo in-

glez, com igual quantia; e o grupo belga com os dez por cento restantes.

Uma das primeiras obras que o poderoso syndicato vae encetar é a construcção da linha entre Nankin e Tien Tsin.

Aproveitamento das cataratas do Niágara

Segundo um artigo do *Journal of the Association of Engineering Societies*, apesar dos notaveis progressos realizados actualmente para a transmissão da energia electrica a grandes distancias, a maior parte da energia do Niágara tem que ser aproveitada dentro de uma circumferencia de raio máximo d'alguns kilometros, tendo como centro o centro de producção.

E não pôde deixar de ser assim porque as fabricas, muito principalmente as de industrias electroliticas, necessitam de energia a baixo preço e quanto mais perto se estabeleçam das cataratas por menor preço a pagarão.

A transmissão da corrente electrica a grandes distancias fica muito cara. Veja-se, por exemplo, a transmissão de electricidade de Niágara a Bufalo: a corrente, ao sair dos dynamos geradores transforma-se em 2.000 volts em transformadores submersos, os quaes não sómente absorvem uma parte da energia, como tambem exigem uma grande despesa para o seu funcionamento e conservação, além do juro e amortização do capital empregado.

Ao sair dos transformadores passa por uma linha que tem que pagar uns certos direitos aos proprietarios dos terrenos em que está installada, devendo a isto accrescentar ainda a amortização do custo, e a perda de energia que soffre com o transporte.

Ao chegar a Bufalo tem que ser novamente transformada para poder ser distribuida pelos consumidores.

Está averiguado que a perda de corrente electrica na transmissão de Niágara a Bufalo não passa de dez por cento; mas não se deduza d'aquí que o custo da energia seja em Bufalo só dez por cento mais caro do que na central, porque a este accrescimento devemos juntar ainda todas as despesas atraz citadas que avolumam o preço numa proporção muito maior.

Quando se começaram a utilizar as cataratas do Niágara, dizia-se que as fabricas de Nova-York iam poder funcionar com a energia d'alli oblida. Assim é na verdade, mas com a condição de a pagarem muito mais cara do que obtendo-a directamente por meio do vapor.

As communicações telephonicas

Os cabos telegraphicos transatlanticos chegaram a estabelecer communicações rapidas entre distancias assombrosas, ao passo que as communicações telephonicas apenas utilizadas para pôr em relação pontos que pouco distavam entre si.

No emtanto, nos Estados Unidos do Norte, berço da electrotechnia, e onde esta sciencia é muito estudada e tem feito immensos progressos, graças ao character ousado e empreendedor da raça que habita aquelle territorio, que a leva a não trepidar perante nenhuma empresa que por mais arriscada que pareça á gente do velho mundo sempre cautelosa e desconfiada dos resultados de uma empresa quando não vê garantidos no fim do semestre os interesses dos seus capitaes, chegou-se a estabelecer communicações telephonicas entre pontos distanciados por mil e trescentos kilometros.

No momento actual já esta distancia, embora grande, não satisfaz os *yankees*. Tratam de ligar telephonicamente as cidades de Denver, Oyama e Kansas City, unico troço que falta para estabelecer a communicação telephonica directa entre Nova York e S. Francisco.

Assim comunicar-se-ha por meio da palavra fallada d'um para outro lado do continente americano, através a distancia de seis mil kilometros!

Esta empresa é tão arrojada como interessante, porque

até agora, para as communicações telephonicas a grandes distancias era preciso augmentar consideravelmente a secção do fio conductor, o que devido á materia prima, cobre ou bronze, tornava immensamente cara a installação.

Graças á invenção d'um professor de Nova York, mr. Pupin, que consiste em intercalar na linha bobines de inducção, que diminuem sensivelmente a autoinducção, uma das maiores influencias perturbadoras das linhas telephonicas, espera-se vencer aquella difficuldade.

Telegraphia sem fios

Uma estação gigantesca

Diz o *Berliner Tageblatt* que a Direcção geral de Correios e Telegraphos da Allemanha está actualmente procedendo á installação de uma gigantesca estação telegraphica, sistema Marconi, em Norddeich, localidade que fica no extremo Noroeste do imperio.

A estação a que se refere o *Berliner Tageblatt* tem o alcance de mil e quinhentos kilometros, de maneira que o seu raio de acção estende-se não só a toda a Allemanha, mas abraça tambem a Austria, a Suissa, a França, a Inglaterra, a Dinamarca, uma pequena parte da Espanha, e grande parte da Italia, Suecia, Noruega, Russia e peninsula Balkanica.

Os paquetes allemães que fazem o serviço da linha da America pódem communicar com a estação desde doze graus de Greenwich.

As torres d'esta gigantesca estação médem sessenta e cinco metros de altura.

O serviço regular começará em principios do anno proximo.

Notas varias

O Telekino. — Em Bilbao realizaram-se, na ultima terça feira, as experiencias de um notavel invento, que tem o nome a que está subordinada esta noticia, e de que é auctor Torres Queveno. Esse aparelho permite dirigir de terra os movimentos de um navio sobre o mar ou de um globo navegando pela atmospheria. O inventor dirigiu de terra as manobras, que com precisão mathematica eram obedecidas pelo «Telekino» e pelo barco a que este servia de motor. O exito foi completo e o publico fez uma ovação ao inventor.

A maior bomba centrifuga do mundo. — Foi construída em S. Francisco, Estados Unidos, para abastecer de agua a exploração d'umas minas de ouro, no estado do Oregon.

E' quintupla e eleva quarenta e cinco metros cubicos d'agua por minuto á altura de 130 metros.

E' accionada por quatro turbinas, com a potencia total de 1.500 cavallos, installadas no rio Rogue, sendo do mesmo rio a agua elevada para as minas.

Um dique monstro. — O imperador da Allemanha determinou a construcção de um immenso dique flutuante no porto de Hamburgo.

Os trabalhos exigem dois annos. Findo este praso, poderá a marinha allemã utilizar-se do maior dique flutuante do mundo, pois que o de maiores dimensões que existe hoje apenas admite navios de 17.500 toneladas, e o que vae construir-se terá um poder elevatorio de 30.000 toneladas.

Ha 10.000 annos. — Dizem dos Estados Unidos que se encontrou o vestigio do pé humano na mina de anthracite de Engle Hid, perto de Pottsville, Pennsylvania, onde abundam as cobras e os fetos fosseis.

E' esta a primeira prova de que o homem existiu antes da formação da epoca carbonifera, e calcula-se que a impressão do pé tem de data uns dez mil annos.

O rei do petroleo. — John Rockteller, o rei do petroleo, segundo um calculo feito recentemente pelos agentes do ministerio das finanças dos Estados Unidos, possui

36.000 contos de réis de rendimento. Tem, pois, 98.6313 réis para gastar por dia, 4.1095580 réis por hora, 683400 por minuto ou 13140 por segundo. Isto, porém, não o impede de ter uma doença de estomago e rheumatismo, que muitas vezes o impossibilitam de dormir socegado.

As linguas estrangeiras e os empregados de caminhos de ferro. — A administração dos caminhos de ferro da Baviera, abriu para uso do pessoal das estações, cursos de francez e de inglez.

Por enquanto funcionam apenas duas aulas; uma em Munich, e a outra em Nuremberg.

Os empregados que lograrem distinguir-se serão recompensados com licenças de mezes, e com subsidios que lhes permittam ir a França ou a Inglaterra aperfeiçoar na lingua do paiz.

O comboio mais vagaroso do mundo. — A paginas 773 do *Guide Chaux* vem um horario pelo qual se vê que o comboio menos rapido do mundo é o que vae de Soto de Rey a Ciano-Santana, em Espanha, Companhia do Norte.

A distancia é de 22 kilometros. O horario é o seguinte: Ciano-Santana, 6 h. 25 manhã; Sama, 6 h. 55 manhã, Soto-de-Rey, 8 h. 20 manhã.

Gasta duas horas menos cinco minutos para percorrer 22 kilometros.

Onze kilometros á hora, devendo notar-se que Ciano e Sama distam apenas tres kilometros, o que faz, para aquelle troço da linha, descer a velocidade a seis kilometros á hora.

A velocidade de um homem a passo!

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro do Valle do Tamega — 1.º lanço: Livração-Amarante — Empreitada C. — Fornecimento de um taboleiro metallico para o viaducto de S. Lazaro, entre os perfis 18 e 22, além do kilometro 12.

Pelo presente se faz publico que, no dia 16 de dezembro, pelas duas horas da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 1913000 réis e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso, nas thesourarias de qualquer das direcções do caminho de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste. O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, rua da Estação, 106, e em Lisboa, na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 18 de outubro de 1905.

Casa para installação da machina da toma de agoa da estação de Villa Real

Pelo presente se faz publico que no dia 2 de dezembro proximo futuro pelas duas horas da tarde se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construcção de uma casa de machina da toma de agoa do Rlo Corgo, em Villa Real.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 73000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do depósito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acêrca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.—Porto, 14 de novembro de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de muro e edificio

Faz-se publico que no dia 2 de dezembro de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 4.ª secção de via e obras, em Beja, perante o respectivo chefe de secção, terá logar a arrematação para a construcção do muro da plataforma e edificio de passageiros para o apeadeiro da Represa, ao kilometro 161,822 da linha do Algarve.

O depósito provisorio para ser admittido a licitar é de 70\$090 réis.

Os licitantes podem enviar em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do depósito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acêrca dos actos do concurso.

Os projetos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 4.ª secção de via e obras em Beja e na da secção de expediente do serviço de via e obras no Barreiro.—Beja, 11 de novembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de ferramentas, ferragens, parafusos e prégos

No dia 11 de dezembro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferramentas, ferragens, parafusos e pregos.

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

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 10 de novembro de 1905.

Fornecimento de artigos de folha branca

No dia 11 de dezembro de 1905, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de folha branca.

As condições estão patentes na repartição Central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O depósito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 11 de novembro de 1905.

Leilão de remessas retardadas

Em 4 de dezembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.º das disposições communs ás tirifas 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 4 d'outubro de 1905, 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 retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados

odos os dias não santificados até 2 do referido mez de dezembro inclusivè das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 16 de novembro de 1905.

Numero 38.399 em 30-7-1905 de Regoa a Coimbra, 1 motorcycle, peso 60 a João Gomes Moreira.

N.º 96.166 em 7-7-1905 de Coimbra a Tortozendo, 2 saccos asucar, peso 122 a Viuva Mathias & Filhos.

N.º 9.278 em 29-7-1905 de Alcantara M. a Gaia, 1 c/cognac, peso 20 a Oliveira & Filho.

N.º 581 em 21-7-1905 de Cannas a Lisboa Mar, 6 barris vinho, peso 840 a Guedes da Silva d'Andrades.

N.º 42.659 em 18-7-1905 de Portalegre a Lisboa P., 1 caixote sella, arreios e ferragens, peso 26 a Guedes da Silva d'Andrades.

N.º 66.303 em 29-7-1905 de C. Porto a Lisboa P., 1 grande fogão de ferro, peso 50, a Julio Costa.

N.º 18.116 em 5-8-1905 de Porto Campanhã a Lisboa P., 1 bobine papel d'impressão, peso 162 a «Vanguarda».

N.º 69.706 em 3-6-1905 de Braço de Prata a Santa Anna, 1 c/licores, peso 31 a Carlos Soares.

N.º 68.091 em 23-7-1905 de Guimarães a Lisboa P., 1 fardo tecidos, peso 26 a J. Rocha.

N.º 8.066 em 4-8-1905 de Valença a Lisboa P., 20 c/aguas, peso 1.000 a Empresa d'Agua.

N.º 1.588 em 16-7-1905 de Nellas a Lisboa P., 1 s/papel usado, peso 26 a Administração do «Diario de Noticias».

N.º 68.463 em 9-8-1905 de Guimarães a Cintra, 1 fardo tecidos, peso 112 a Freire Finote.

N.º 26.845 em 24-8-1905 de Cintra a Alcantara, 1 barril vinho, peso 52 a A. Correia Pereira.

N.º 3.403 em 24-8-1905 de Granja a Alferrarede, 2 cascos vasio, peso 317 a Joaquim Lavandeira.

N.º 34.155 em 11-8-1905 de Estarreja a Aveiro, 2 c/vidro em obra, peso 197 a N. Philippe.

N.º 628 em 10-8-1905 de Cannas a Lisboa P., 5 barris vinho, peso 700 a G. Silva.

1 barrica sulphato de cobre peso 270.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Carga e descarga de vagoes completos

Desde 20 de novembro de 1905 fica annullada a disposição constante da alinea a) da 8.ª das condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia desde 10 de outubro de 1903, cessando para os expedidores e consignatarios a obrigação de fazerem com gente sua, respectivamente, as operações de carga e descarga dos vagoes completos para poderem gosar das taxas reduzidas para estes estabelecidas nas diferentes tarifas especiaes internas.

Ficam, pois, os expedidores e consignatarios com direito á applicação dos preços estabelecidos para vagoes completos, quer se encarreguem de realizar as operações em questão, quer deixem qualquer d'essas operações ou ambas ellas a cargo d'esta Companhia, pagando, porém, no segundo caso, pela operação ou operações que não realizarem, os direitos respectivamente fixados na Tarifa de Despesas Accessorias em vigor.

Para a boa e facil execução d'esta regra, se recommenda aos remetentes que declarem bem explicitamente, nas respectivas notas de expedição, por quem devem ser feitas tanto a carga como a descarga dos vagoes completos que expeçam, ficando entendido que a ausencia de declaração significa que a operação ou operações ficam a cargo do caminho de ferro.

Lisboa, 15 de novembro de 1905.

Carruagem directa de 1.ª e 2.ª classes entre Lisboa-Rocio, Mangualde e Guarda

Na composição dos comboios correios, n.º 15, que sae de Lisboa-Rocio ás 9-30 da tarde, e n.º 8, que chega a Lisboa-Rocio ás 5-49 da manhã, continuará a entrar uma carruagem de 1.ª e 2.ª classes para o transporte directo de passageiros destinados ás estações da linha da Beira Alta ou d'ali procedentes, sem que tenham de soffrer trasbordo na estação de Pampilhosa.

Serviço entre Lisboa-Rocio e Mangualde.—O serviço da carruagem directa é diario, tanto no sentido Lisboa-Rocio—Mangualde, como no sentido Mangualde—Lisboa-Rocio.

Prolongamento d'este serviço entre Mangualde e Guarda.—Desde 1 de dezembro proximo futuro, e ás segundas, terças, quintas-feiras e sabados, a referida carruagem continuará até Guarda regressando d'ali nos mesmos dias, sem trasbordo até Lisboa-Rocio.

Fica annullado o Aviso B 1337 de 31 de maio de 1904.

Lisboa, 17 de novembro de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE AU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, 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 cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHU Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^o ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

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

MUNI' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

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

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delpont, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Aos srs. subscriptores dos telephones

MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$000 RS.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Novembro de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Lisboa Caldas Lisboa				Nino Braga Nino					
C. Sodré		Algés		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-40 m.	7-54 m.	9-40 m.	10-24 m.	10-5 m.	1-59 t.	1-50 t.	1-50 a.	8-41 m.	6-15 m.	6-29 m.	7-11 m.	7-50 m.	
5-50 m.	6-4 m.	6-25 m.	6-38 m.	8-45 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.	11-37 m.	12-8 t.	12-8 t.	12-8 t.	8-41 m.	11-37 m.	12-8 t.	9-19 m.	9-43 m.	
6-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	9-42 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.	5-35 t.	6-30 t.	6-30 t.	8-23 n.	12-14 n.	5-35 t.	6-1 t.	12-53 t.	1-19 t.	
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-21 t.	Caldas Figueira Caldas				Porto Vianna Porto					
7-20 m.	7-34 m.	7-50 m.	8-5 m.	11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Porto Valença Porto					
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	1-12 t.	2-26 t.	3-40 t.	4-23 t.	Alfarellos Figueira Alfarellos				Vianna Valença Vianna					
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	2-42 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-23 t.	Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio				Porto Penafiel Porto					
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.	3-42 t.	4-26 t.	5-27 t.	6-11 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Marco Porto					
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	4-12 t.	5-26 t.	6-27 t.	7-11 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Regoa Porto					
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-20 m.	5-12 t.	6-26 t.	7-27 t.	8-11 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Tua Porto					
11-5 m.	11-19 m.	12-0 m.	12-15 t.	6-0 t.	7-14 t.	8-15 t.	9-0 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Barca d'Alva Porto					
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	12-38 t.	7-0 n.	8-14 t.	9-15 t.	10-0 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Mosteirô Porto					
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	8-5 n.	10-26 n.	11-5 n.	11-50 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Regoa Porto					
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.	9-30 n.	11-1 n.	12-12 t.	1-0 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Santa Comba Porto					
1-0 t.	1-14 t.	1-51 t.	2-8 t.	10-42 n.	12-6 n.	1-0 n.	2-23 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Porto Regoa Porto					
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
2-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
6-25 t.	6-39 t.	6-59 t.	7-5 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
6-55 t.	7-9 t.	7-30 t.	7-45 t.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
10-0 n.	10-14 n.	10-51 n.	11-8 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto					

Mais todos os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

Mais os de Cascaes, excepto os a

a Directos ou rapidos
 b Domingos e dias santificados.
 c Dias uteis.
 d Segundas, terças, quintas e sabbados.
 e Segundas feiras.
 f Quartas e domingos.
 g Terças feiras.
 h Segundas e quintas.
 i Sabbados.
 j Dia 23 de cada mez.
 k Lisboa Caes dos Soldados.
 l Porto Campanha.
 m Por Alfarellos, Oeste.
 n Quando forem annunciados.
 o Terças e sextas feiras.
 p Segundas, terças, quintas e sabbados.
 q Quartas e sabbados.

NUMERADORES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, ta-lões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis }
 » 4 » » 13\$750 » 17\$000 » } segundo o tamanho
 » 5 » » 15\$000 » 18\$250 » } das letras
 » 6 » » 16\$250 » 19\$000 » }

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES, nesta Redacção.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 4 de Dezembro sairá o paquete **Magdalena** para
Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES } Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão San Nicolas . Sairá a 15 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Mormugão (India Portugueza) e Bombaim, vapor allemão Bardistan . Esperado a 4 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^o
	Barcelona , Cete e Marselha, vapor francez Saint Philippe 23. Sairá a 4 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Paranaguá . Sairá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Cordillere . Sairá a 13 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Clement . Sairá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Corunha , La Pallice e Liverpool, vap. inglez Oropesa . Sairá a 12 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pará , Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão Antonina . Sairá a 13 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , R. dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez Amazone . Sairá a 11 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vap. inglez Augustine . Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Gibraltar , Genova, Leorne, Napoles, Bari, Ancona, Trieste e Fiume, vapor inglez Pavia . Esperado a 2 ou 3 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão Bahia . Sairá a 6 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vap allemão Assunción . Sairá a 6 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco e Cabedello, vapor ingl. Navigador . Sairá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Hamburgo , vap. allemão Prinz Waldemar . Sairá a 11 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Southampton , Bolonha e Hamburgo, vapor allemão Cap Ortegal . Sairá a 12 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Havre e Hamburgo, vapor allemão Argentina . Sairá a 5 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Miguel , Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portuguez Funchal . Sairá a 5 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Liverpool , vapor inglez Tagus . Sairá a 2 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Thames . Sairá a 12 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Liverpool (recebe carga para Nova York), vapor espanhol Isla de Luzon . Sairá de 6 a 9 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Orissa . Sairá a 13 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Londres (via Havre), vapor inglez Peninsula . Esperado a 5 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Tanger , Gibraltar, Malta e Alexandria, vapor inglez Assiout . Esperado a 3 de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o
	Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez Cabo Verde . Sairá a 7 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1. ^o		Teneriffe , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Magdalena . Sairá a 4 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão Cap Blanco . Sairá a 11 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Mappas estatísticos 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 1904

N.º 1 — Caminhos de ferro do Norte e Leste	2
N.º 2 — Caminhos de ferro do Sul e Sueste	4
N.º 3 — Caminho de ferro do Minho.....	6
N.º 4 — Caminho de ferro do Douro	8
N.º 5 — Caminho de ferro do Porto á Povoá e Famalicão (via reduzida).....	10
N.º 6 — Ramal de Caceres	12
N.º 7 — Caminho de ferro da Beira Alta.....	14
N.º 8 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida).....	16
N.º 9 — Ramal de Coimbra	18
N.º 10 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras	20
N.º 11 — Caminho de ferro de Torres á Figueira da Foz e Alfarellas.....	22
N.º 12 — Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida).....	24
N.º 13 — Ramal de Santa Apollonia a Bemfica	26
N.º 14 — Ramal de Cascaes	28
N.º 15 — Linha urbana de Lisboa	30
N.º 16 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida)	32
N.º 17 — Caminho de ferro da Beira Baixa.....	34
N.º 18 — Caminho de ferro de Vendas Novas a Setil.....	36
N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado	38
N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias	40
N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias	42
N.º 22 — Resumo de todas as linhas ferreas.....	44

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Tavora*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-5-	863:590\$553	172:617\$658
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-5-	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-5-	941:426\$111	172:379\$361
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-5-	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-5-	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-5-	901:486\$477	160:235\$160
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887...	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888...	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957	219:250\$526
1889...	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848	213:462\$370
1890...	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576	219:349\$857
1891...	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443	219:616\$090
1892...	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$874	191:710\$733
1893...	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412	199:597\$642
1894...	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583\$409	28:640\$280	1.092:414\$561	199:379\$243
1895...	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$500	1.133:259\$140	201:284\$784
1896...	506	139:062	327:163	1.336:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1.144:380\$269	192:268\$479
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
1898...	506	130:795	384:060	1.598:085	2.112:940	34:058	651:968	72:738\$311	38:518\$940	1.226:301\$406	235:784\$464
1899...	506	124:420	350:667	1.482:953	1.958:040	32:647	807:224	76:337\$366	41:476\$040	1.291:608\$807	241:489\$808
1900...	506	124:655	351:331	1.485:767	1.961:753	31:985	898:673	78:881\$439	50:123\$370	1.335:821\$713	251:458\$966
1901...	506	127:731	357:338	1.494:376	1.979:445	32:920	849:029	81:592\$961	49:404\$570	1.383:910\$291	254:830\$548
1902...	506	164:556	462:815	1.943:821	2.571:192	52:458	1.254:528	86:321\$882	50:364\$860	1.464:988\$638	282:252\$293
1903...	506	186:912	525:690	2.207:900	2.920:502	47:044	1.390:175	87:707\$691	51:170\$040	1.490:201\$335	286:120\$952
1904...	506	194:616	546:585	2.302:429	3.043:630	49:353	1.434:278	93:650\$236	53:606\$520	1.590:085\$306	311:184\$429
Somma	14:165	3.285:543	8.507:236	32.346:327	44.139:106	729:954	17.431:763	1.833:869\$181	620:652\$380	31.269:843\$334	5.787:959\$065

Observações. — Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão Leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275^h,6; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do Norte, o á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do Norte, na extensão de 225^h,936. Em 5 de novembro de 1877 3^h,632, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505^h,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento portaria de 21 de abril de 1888 e sendo entregue á exploração por troços successivos, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, em 29 Nova de Gaia em 15 de maio de 1902 e entre Espinho e Granja em 1 de setembro de 1902.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a estas linhas do norte e leste na propor

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

DO NORTE E LESTE

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$423	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	4:075\$975	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	4:132\$646	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$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
1.106:004\$712	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	4:373\$400	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	4:296\$884	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	4:789\$472	3:365\$802	1:423\$670	0,30
1.163:274\$659	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	4:826\$493	3:372\$749	1:453\$744	0,30
1.214:349\$955	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	5:054\$179	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	4:996\$030	3:288\$061	1:707\$969	0,34
1.224:040\$612	2.560:689\$360	28:171\$990	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
1.415:792\$507	2.877:878\$377	16:069\$214	2.893:947\$591	994:313\$828	1.883:564\$549	5:687\$506	3:722\$459	1:965\$047	0,34
1.512:513\$645	3.045:612\$260	17:518\$719	3.063:130\$979	1.001:829\$685	2.043:782\$575	6:018\$995	4:039\$095	1:979\$900	0,32
1.625:862\$682	3.213:143\$361	13:761\$471	3.226:904\$832	1.121:333\$211	2.091:810\$150	6:350\$085	4:134\$012	2:216\$073	0,35
1.723:974\$856	3.362:724\$695	11:344\$125	3.374:068\$820	1.199:755\$499	2.162:969\$196	6:645\$700	4:274\$642	2:371\$058	0,35
1.764:329\$254	3.511:570\$185	7:545\$756	3.519:115\$941	1.196:380\$981	2.315:189\$204	6:939\$862	4:575\$472	2:364\$390	0,34
1.884:341\$400	3.660:663\$687	6:833\$633	3.667:497\$320	1.238:346\$264	2.422:317\$423	7:234\$513	4:787\$188	2:447\$324	0,34
1.933:595\$016	3.834:864\$751	6:031\$965	3.840:896\$716	1.243:670\$119	2.591:194\$632	7:578\$784	5:120\$938	2:457\$846	0,32
35.382:527\$200	72.440:329\$599	734:221\$497	73.174:551\$096	24.081:231\$642	48.359:097\$957				

aproximada de 36 kilometros, inaugurado no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de troço entre Estarreja e Villa Nova de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura abriu á exploração a 5.ª secção da linha do Norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de e entre Espinho e Villa Nova de Gaia está assente a segunda via, tendo sido o seu estabelecimento naquella primeira extensão autorizado por de agosto de 1893. Entre Espinho e Villa Nova de Gaia, a segunda via foi aberta á circulação em dois troços, sendo: entre Granja e Villa

ção do seu rendimento collectavel.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de ki- lometros ex- plorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rendimen	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	-5-	146:172\$047	29:878\$241
1878...	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$052	-5-	148:200\$817	26:875\$762
1879...	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	-5-	136:081\$317	25:063\$049
1880...	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	-5-	131:389\$659	21:903\$403
1881...	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	-5-	137:247\$046	20:701\$563
1882...	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	-5-	148:663\$523	24:692\$545
1883...	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	-5-	149:834\$751	27:307\$071
1884...	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	-5-	149:019\$208	28:740\$729
1885...	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	-5-	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\$339
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	62:786\$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
1898...	475	38:246	89:083	325:405	452:734	11:644	240:820	37:784\$009	17:627\$250	315:952\$890	84:844\$249
1899...	475	38:471	92:203	354:666	485:340	12:103	251:546	36:942\$860	18:902\$940	321:389\$626	87:985\$904
1900...	485	41:486	96:463	373:712	511:661	12:514	289:833	38:768\$475	23:686\$330	336:568\$725	88:413\$050
1901...	488	43:182	101:334	390:081	534:597	14:228	334:864	43:461\$600	24:864\$760	356:302\$789	96:083\$130
1902...	510	44:335	105:037	392:551	541:923	15:673	372:929	48:706\$775	27:282\$665	368:667\$476	107:374\$589
1903...	518	48:647	124:113	456:520	629:280	17:502	386:631	51:879\$000	29:551\$315	403:486\$170	119:999\$874
1904...	527	49:473	132:645	516:369	698:487	18:598	374:408	49:837\$160	28:388\$250	402:912\$911	118:139\$243
Somma	11:588	762:197	1:926:062	6:883:735	9:571:994	243:108	5:249:893	824:791\$699	285:103\$970	6:645:803\$245	1:643:891\$351

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Linha do Sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas	1-2-1861	56	199,99	
De Vendas Novas a Casa Branca	14-9-1863	34		
De Casa Branca a Beja	15-2-1864	64		
De Beja a Casevel	20-12-1870	47		
Da actual á antiga estação do Barreiro	20-12-1884	0,60	0,60	
De Casevel ás Amoreiras	3-6-1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras a Faro	1-7-1889	113,83	113,83	
De Faro a Olhão	1-5-1904	9,90	9,90	
De Olhão á Fuzeta	1-9-1904	9,50	9,50	
Do Barreiro á Fuzeta	-	-	359,76	360
Ramal de Setubal				
Do Pinhal Novo a Setubal	1-2-1861	12,81	12,81	13
Somma e segue	-	-	372,57	373

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes á via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1877.....	24:520\$980	1:651\$885	3:169\$730	29:342\$595	1884.....	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$983
1878.....	23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912	1885.....	29:276\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462
1879.....	23:561\$270	3:151\$180	6:046\$660	32:762\$110	1886.....	29:992\$550	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
1880.....	22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370	1887.....	27:715\$010	4:990\$825	9:334\$625	41:950\$465
1881.....	21:640\$780	3:210\$381	6:180\$250	31:011\$420	1888.....	26:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
1882.....	26:381\$880	3:650\$311	7:090\$375	37:122\$596	1889.....	30:330\$140	6:205\$943	11:297\$605	47:893\$688
1883.....	26:685\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801	1890.....	32:489\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

DO SUL E SUESTE

tos (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade (a)	Totales do trafego (a)	Fora do trafego	Totales						
232:0525131	408:1025419	2:6595660	410:7625079	195:9105373	212:1925046	1:3085021	6805103	6275918	0,48
214:4775769	389:5545348	1:1185355	390:6725703	212:6675525	176:8965823	1:2215173	5545504	6685669	0,54
227:4275938	388:5725304	1:6825580	390:2545884	237:4655863	151:1065441	1:2065745	4695274	7375471	0,61
322:5795887	475:8725949	2:4695992	478:3425941	227:0165504	248:8565445	1:4775866	7725846	7055020	0,48
285:5275480	443:4765089	2:0185360	445:4945749	265:6805003	177:7965086	1:3775254	5525161	8255093	0,60
275:9395728	449:2955796	1:7905305	451:0865161	264:2415542	185:0545254	1:3955327	5745702	8205625	0,59
265:2175791	412:3595613	1:8125295	414:1715908	245:8385022	196:5215591	1:3735787	6105315	7635472	0,55
267:3625942	445:1225879	1:2755070	446:3975949	255:4505671	189:6725208	1:3825369	5895044	7935325	0,57
294:1505781	489:4475586	1:6165740	491:0645326	292:2695577	197:1785009	1:5205023	6125354	9075669	0,60
286:8245481	486:7825250	3:4255155	490:2075405	249:7015905	237:0305345	1:5115745	7365274	7755471	0,51
310:1995135	506:8205550	3:8345290	510:6545840	271:3435125	235:4775425	1:5125896	7025917	8095979	0,53
310:1725125	519:9735177	1:2065880	521:1805057	313:3725588	206:6005580	1:4855637	5905287	8955350	0,60
348:4335783	628:1595008	1:3575115	629:5165123	316:5355757	311:6235251	1:5025772	7455510	7575262	0,50
327:6005655	645:9875956	1:0015380	646:9895386	427:6375325	218:3505631	1:3595974	4595685	9005289	0,66
349:9795475	691:0205691	1:2705680	692:2915371	421:5495739	269:4705952	1:4545780	5675307	8875473	0,61
368:9635162	691:3565258	1:9925400	693:3485658	439:9095653	251:4465605	1:4555486	5295361	9265125	0,64
357:5085709	685:3185874	16:0805165	701:3995039	337:6285419	297:6905455	1:4425776	6265716	8165060	0,56
333:4375982	698:3965146	19:7075270	718:1035416	394:6345069	303:7625077	1:4705307	6395499	8305808	0,56
376:1325555	694:4455413	23:0645285	717:5095698	389:5195485	304:9255928	1:4615990	6415949	8205041	0,55
391:0065635	723:7395154	1:0195910	725:3595064	400:7945620	322:9445534	1:5235660	6795383	8435778	0,55
434:0585836	806:8395590	11:6355340	818:5245930	410:3215251	396:5685339	1:6985714	8345881	8635834	0,51
461:4565866	862:2545005	35:8455015	893:0995020	452:2235001	410:0315004	1:8155271	8635223	9525048	0,52
455:1435451	864:5185981	29:7945565	894:3135546	482:9335989	381:5845992	1:8205039	8035336	1:0165703	0,56
489:0365666	914:0185441	28:6795862	942:6985303	552:6365008	361:3825433	1:8845574	7455118	1:1395455	0,60
570:7345322	1:023:1205241	23:5665545	1:046:6865786	572:9875414	450:1325827	2:0965557	9225403	1:1745154	0,56
672:9045324	1:148:9465389	15:1945128	1:164:1405517	676:1305139	472:8165250	2:3905520	9595059	1:3715460	0,59
707:6725186	1:231:1585230	39:3555325	1:320:5135555	707:9105398	523:2475832	2:3765753	1:0105130	1:3665623	0,57
662:4225766	1:183:4745820	5:2455540	1:188:7205360	788:3395351	395:1355469	2:2455682	7495782	1:4955900	0,66
10.648:4895561	18.938:1845157	330:3195567	19.268:5035724	10.852:6485316	8.085:5355841				

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte</i>	-	-	372,57	373
Ramal de Estremoz				
De Casa Branca a Evora	14-9-1863	26		
De Evora a Valle do Pereiro	5-9-1871	24		
De Valle do Pereiro a Venda do Duque	10-3-1873	8		
De Venda do Duque a Estremoz	29-12-1873	20		
De Casa Branca a Estremoz	-	-	78,18	79
Linha do Sueste				
De Beja a Quintos	2-11-1869	19,30		
De Quintos a Serpa	14-4-1878	9,73		
De Serpa a Pias	14-2-1887	13,04		
De Pias a Moura	27-12-1902	16,72		
De Beja a Moura	-	-	58,79	59
Ramal de Portimão				
De Tunes a Algoz	10-10-1899	12,21		
De Algoz a Poço Barreto	19-3-1900			
De Poço Barreto a Silves	1-2-1902	5,13		
De Silves a Portimão	15-2-1903	9,15		
De Tunes a Portimão	-	-	26,49	26
Total	-	-	536,03	537

Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1891.....	34:4615730	6:6455723	12:5325635	53:6435100	1898.....	43:3215100	7:8245925	15:6775232	66:8235257
1892.....	34:9395810	6:5625952	13:4045170	53:9665932	1899.....	44:3755645	8:4055030	16:3065785	69:0885060
1893.....	34:2915290	6:3865383	12:6805975	53:3585648	1900.....	46:3995920	8:7725560	16:5475130	71:7195610
1894.....	34:5035650	6:0105363	12:7625632	53:2755847	1901.....	47:9015115	9:1605870	17:5665950	74:6285935
1895.....	35:0715590	7:4855675	13:4245978	53:9015688	1902.....	48:3425405	9:4615810	18:8425250	76:6465465
1896.....	37:4275390	6:6465885	13:4045915	57:4795190	1903.....	51:3705640	10:2165270	20:4205940	82:0075850
1897.....	39:7945050	6:6865480	14:3015698	60:7825228	1904.....	49:7115205	5:4305610	13:9455056	69:0865895

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FER

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
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\$130	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
1898...	152	70:686	172:784	600:255	843:725	10:560	151:503	22:478\$489	13:438\$170	274:926\$582	55:432\$601
1899...	152	60:359	152:190	561:930	774:479	14:999	176:540	22:440\$999	14:292\$490	265:400\$456	61:064\$723
1900...	152	72:423	165:767	622:251	860:141	15:840	179:367	24:170\$509	20:056\$030	293:482\$080	67:147\$411
1901...	152	75:991	179:708	687:574	943:273	16:472	192:299	25:019\$855	20:850\$090	296:971\$122	78:414\$732
1902...	152	79:892	192:774	766:092	1.038:758	16:950	202:236	27:651\$999	20:556\$020	302:821\$480	86:576\$028
1903...	152	77:925	192:879	812:863	1.083:667	19:697	198:992	28:135\$473	20:853\$350	298:522\$715	98:684\$738
1904...	152	81:496	208:524	907:040	1.197:060	16:825	217:208	28:794\$695	21:341\$950	324:317\$261	87:476\$324
Somma	4:023	1.370:440	3.174:274	12.721:396	17.266:110	219:055	3.149:146	525:466\$144	219:724\$950	6.706:626\$895	1.206:050\$207

Observações.—A extensão effectiva da linha do Minho entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional so

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

(1) Para o effecto do trafego é considerado commum ás linhas do Minho e Douro.

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

RO DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
26:465\$056	167:311\$470	-5-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	2:655\$738	1:416\$326	1:239\$412	0,47
56:420\$125	242:336\$685	-5-	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	2:375\$849	1:001\$968	1:373\$881	0,58
71:271\$064	278:581\$241	-5-	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	1:948\$121	545\$788	1:402\$333	0,72
72:146\$935	300:538\$651	1:693\$120	302:232\$071	172:494\$614	128:044\$037	2:072\$680	883\$062	1:189\$618	0,57
77:864\$885	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	2:124\$815	914\$090	1:210\$725	0,57
83:894\$011	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	2:254\$625	1:010\$463	1:244\$162	0,55
86:813\$188	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	2:292\$410	1:091\$176	1:201\$234	0,52
94:988\$529	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	2:418\$726	1:211\$841	1:206\$885	0,50
97:909\$002	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	2:242\$275	960\$097	1:282\$178	0,57
104:677\$571	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$333	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	2:631\$538	1:427\$952	1:203\$586	0,46
115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	2:686\$145	1:391\$961	1:294\$184	0,48
125:983\$355	408:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	2:742\$625	1:375\$391	1:367\$234	0,50
122:987\$673	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	2:675\$242	1:355\$266	1:319\$976	0,49
133:493\$328	398:001\$409	3:827\$320	401:828\$729	203:713\$920	194:287\$489	2:671\$150	1:303\$943	1:367\$207	0,51
142:802\$218	420:847\$579	3:729\$865	424:577\$444	205:023\$260	215:824\$319	2:824\$480	1:448\$485	1:375\$995	0,49
141:838\$953	423:886\$408	19:721\$941	443:608\$349	206:290\$850	217:595\$558	2:844\$875	1:460\$373	1:384\$502	0,49
151:209\$103	437:442\$574	9:239\$441	446:682\$015	210:454\$352	226:988\$222	2:935\$856	1:523\$411	1:412\$445	0,48
162:772\$479	467:633\$593	7:538\$235	475:171\$828	209:063\$870	258:569\$723	3:117\$557	1:723\$798	1:393\$759	0,45
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
172:501\$731	502:860\$914	4:563\$979	507:424\$893	230:611\$855	272:249\$059	3:308\$295	1:791\$112	1:517\$183	0,46
170:678\$595	497:143\$774	4:145\$615	501:289\$389	246:941\$596	250:202\$178	3:270\$682	1:646\$067	1:624\$616	0,49
186:428\$983	547:058\$474	3:426\$919	550:485\$393	239:083\$627	307:974\$847	3:599\$068	2:026\$150	1:572\$918	0,44
194:355\$694	569:741\$548	6:168\$510	575:910\$058	238:554\$860	331:186\$688	3:748\$390	2:178\$860	1:569\$440	0,42
203:168\$686	592:566\$194	3:445\$725	596:011\$919	245:421\$479	347:144\$715	3:898\$462	2:283\$847	1:614\$615	0,41
203:352\$858	600:560\$311	4:488\$505	605:048\$816	262:620\$094	337:940\$217	3:951\$054	2:223\$290	1:727\$764	0,43
215:592\$067	627:385\$652	3:162\$215	630:547\$867	288:857\$912	338:527\$740	4:127\$537	2:227\$156	1:900\$381	0,46
3.590:182\$086	11.502:859\$188	115:343\$718	11.618:292\$906	5.630:127\$162	5.872:732\$026				

bre o rio Minho, comprehendendo os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152^h80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designação	Datas da abertura á exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte.....</i>			
De Valença á fronteira.....	-	129:659,40	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1).....	25-3-1896	1:600,60	
Do Porto (S. Bento) á fronteira.....	8-11-1896	2:707,29	
		134:057,29	(2) 133
Ramal de Braga			
De Nine a Braga.....	21-5-1875	14:912,80	15
Ramal da alfandega			
Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (1).....	8-11-1888	3:836,80	4
<i>Total.....</i>	-	152:806,89	152

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FER

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877...	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849\$463	-5-	76:482\$361	6:549\$338
1878...	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882\$204	-5-	77:431\$952	4:902\$204
1879...	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015\$059	-5-	129:077\$671	12:228\$390
1880...	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487\$980	-5-	167:476\$053	23:461\$462
1881...	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385\$717	-5-	171:514\$658	25:448\$008
1882...	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763\$118	-5-	175:298\$918	23:630\$351
1883...	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204\$608	-5-	179:610\$982	22:503\$707
1884...	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291\$384	-5-	175:455\$115	25:514\$234
1885...	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378\$408	-5-	165:304\$114	22:793\$728
1886...	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888\$281	3:251\$940	169:722\$532	24:057\$705
1887...	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360\$783	3:492\$340	178:704\$055	30:967\$972
1888...	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067\$394	3:387\$580	197:978\$313	32:371\$313
1889...	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629\$209	4:051\$860	215:566\$103	33:880\$357
1890...	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151\$484	5:715\$400	219:272\$243	36:128\$559
1891...	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879\$317	11:099\$230	210:702\$971	33:931\$339
1892...	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971\$442	11:504\$210	199:370\$816	33:219\$253
1893...	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458\$137	11:061\$730	202:582\$658	32:770\$011
1894...	204	23:706	55:144	255:120	333:970	3:957	133:863	22:752\$872	10:532\$740	207:817\$074	35:994\$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...	206	27:851	62:483	289:065	379:399	7:542	164:355	26:166\$750	13:790\$090	236:952\$927	46:465\$330
1898...	206	25:815	60:465	267:945	354:225	6:323	154:397	24:706\$265	13:593\$170	228:386\$432	49:069\$860
1899...	206	24:206	60:126	262:766	347:098	7:777	184:905	25:858\$086	13:839\$230	212:881\$770	48:374\$957
1900...	206	28:789	67:423	291:881	388:093	8:186	189:119	27:897\$639	17:580\$090	249:228\$686	53:850\$209
1901...	206	27:266	66:648	320:344	414:258	8:303	193:300	28:964\$203	18:507\$890	244:506\$142	64:710\$976
1902...	206	29:541	72:717	364:229	466:487	9:189	211:756	29:990\$286	21:864\$528	255:301\$020	71:791\$749
1903...	206	28:928	70:569	370:916	470:413	8:767	218:082	30:922\$942	22:919\$356	257:910\$070	68:416\$958
1904...	206	29:704	71:193	389:674	490:571	10:314	218:775	31:340\$056	23:228\$510	270:505\$602	72:507\$684
Somma	4:759	626:123	1.564:568	7.291:235	9.481:926	129:776	3.441:677	582:868\$371	234:381\$134	5.530:085\$836	1.017:072\$391

Observações. — A extensão effectiva da linha do Douro entre a estação do Porto (S. Bento) e a fronteira, comprehendendo o ramal

Designações	Data da abertura á exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	Da applicação Kilometros
Linha do Douro			
Do Porto (Campanhã) a Ermezinde (a).....	24-5-1875	8:426,00	
De Ermezinde a Penafiel.....	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide.....	20-12-1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal.....	15-9-1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua.....	15-7-1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão.....	4-4-1880	15:913,20	
Do Ferrão ao Pinhão.....	1-6-1880	7:611,30	
Do Pinhão a Tua (margem direita) apeadeiro.....	1-9-1883	12:216,50	
<i>Somma e segue</i>	-	138:990,00	

(a) Para o effecto do trafego é considerado commum ás linhas do Minho e Douro.

(b) A extensão comprehendida entre a estação de Barca de Alva e a fronteira (581 metros) não é contada nas distancias de applicação, pois a sua exploração é feita pela Com

RO DO DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
22:600\$223	105:631\$922	-5-	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	-5-	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	-5-	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
229:010\$075	473:644\$385	2:225\$470	475:869\$855	269:275\$712	204:368\$673	2:321\$786	1:001\$807	1:319\$979	0,57
247:289\$417	479:879\$486	2:519\$750	482:399\$236	279:398\$201	200:481\$285	2:352\$350	982\$751	1:369\$599	0,58
256:506\$912	491:859\$581	1:959\$245	493:818\$826	280:702\$986	211:156\$595	2:411\$076	1:035\$081	1:375\$995	0,58
251:607\$130	495:419\$033	23:431\$085	518:850\$118	282:438\$489	212:980\$544	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	5:218\$905	593:157\$732	286:907\$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	2:774\$756	1:258\$453	1:516\$303	0,54
263:193\$619	540:649\$911	2:807\$920	543:457\$831	312:539\$750	228:110\$161	2:611\$835	1:101\$981	1:509\$853	0,58
293:158\$251	554:414\$978	4:294\$865	558:709\$843	346:801\$166	207:613\$812	2:678\$333	1:002\$965	1:675\$368	0,62
316:337\$663	619:416\$558	3:420\$440	622:836\$998	333:320\$969	286:095\$589	3:006\$876	1:388\$813	1:618\$063	0,54
329:500\$044	638:717\$162	4:139\$406	642:856\$568	332:583\$799	306:133\$363	3:100\$569	1:486\$084	1:614\$485	0,52
352:366\$342	679:459\$111	4:119\$750	683:578\$861	342:156\$953	337:302\$158	3:298\$345	1:637\$389	1:660\$956	0,50
357:401\$304	683:728\$332	2:856\$924	686:585\$256	363:888\$666	319:839\$666	3:319\$069	1:552\$619	1:766\$450	0,53
339:831\$166	682:844\$452	4:408\$650	687:253\$102	402:715\$495	280:128\$957	3:314\$779	1:359\$849	1:954\$929	0,58
6.075:909\$263	12.623:067\$490	95:919\$471	12.718:986\$961	6.809:508\$015	5.813:559\$475				

da Alfandega, é de 206^h,53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte</i>	-	138:990,00	
De Tua, (apeadeiro, margem direita) ao Pocinho.....	10-1-1887	32:455,00	
De Pocinho a Cóa.....	5-5-1887	9:061,30	
De Cóa á fronteira.....	9-12-1887	19:483,70	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (a).....	8-11-1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira.....	-	202:697,29	(b) 203
Ramal da Alfandega			
Do Porto (Campanhã) a Porto (Alfandega) (a).....	8-11-1888	3:836,80	4
<i>Total</i>	-	206:534,09	207

panhia do Caminho de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, pelo contrato de 29 de novembro de 1887.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	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	3:665	18:970	(a) 916\$426	1:556\$100	55:405\$809	8:400\$473
1893...	61	32:315	295:766	-	328:081	2:646	23:214	3:701\$560	1:423\$060	56:969\$197	6:110\$090
1894...	63	31:028	344:270	-	375:298	3:291	24:379	3:835\$289	1:637\$620	59:351\$145	6:623\$939
1895...	63	30:278	371:162	-	401:440	2:565	22:530	4:017\$936	1:693\$860	62:685\$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
1898...	64	49:605	544:138	-	593:743	4:589	28:489	4:962\$647	2:800\$340	78:519\$363	8:395\$221
1899...	64	38:151	518:729	-	556:880	3:506	35:203	4:540\$441	2:948\$370	69:937\$506	7:095\$259
1900...	64	50:726	615:349	-	666:075	3:555	49:986	5:542\$313	4:673\$820	84:002\$333	7:322\$562
1901...	64	52:171	633:868	-	686:039	3:169	55:306	5:594\$456	4:543\$770	81:649\$406	6:581\$983
1902...	64	53:715	620:221	-	673:936	2:954	74:597	5:684\$038	4:854\$240	82:978\$922	6:381\$480
1903...	64	55:954	616:974	-	672:928	3:651	76:152	5:618\$341	4:676\$260	81:556\$308	6:070\$602
1904...	64	66:622	746:757	-	813:379	2:937	73:846	6:252\$169	4:986\$760	92:484\$746	6:931\$096
Somma	1:591	949:153	10.261:539	-	11:210:692	79:919	750:438	59:872\$131	45:845\$140	1.679:473\$053	162:200\$372

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Povoá de Varzim, na extensão aproximada de 28 kilometros estação de Famalicão, terminus da linha, com a extensão aproximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o linha achou-se entre Porto e Famalicão a extensão de 57²/₁₇₄, o que dá a extensão total de applicação das linhas em exploração de 64 kilome

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.—

DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$732	367\$469	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$069	168\$190	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	1:234\$472	302\$100	932\$372	0,75
13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	1:205\$553	318\$794	886\$759	0,74
13:975\$985	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	1:249\$206	373\$040	876\$166	0,70
13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	1:325\$219	428\$214	897\$005	0,68
11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	1:300\$190	469\$207	830\$983	0,64
14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	1:371\$960	511\$832	860\$128	0,63
13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	1:416\$652	581\$714	834\$938	0,59
12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	1:302\$829	471\$222	831\$607	0,64
12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:096\$071	28:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	1:281\$563	466\$323	815\$240	0,64
14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$624	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	-3-	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
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
17:684\$329	104:598\$913	410\$960	105:009\$873	72:492\$898	32:106\$015	1:634\$358	501\$656	1:132\$701	0,69
21:486\$827	98:519\$592	280\$640	98:800\$232	74:766\$500	23:753\$092	1:539\$368	371\$142	1:168\$226	0,75
28:737\$734	120:062\$629	1:524\$970	121:587\$599	87:671\$000	32:391\$629	1:875\$978	506\$119	1:369\$859	0,73
34:748\$173	122:979\$562	1:394\$150	124:373\$712	82:348\$200	40:631\$362	1:921\$555	634\$865	1:286\$690	0,66
42:888\$755	132:249\$157	1:210\$870	133:460\$027	83:046\$500	49:202\$657	2:066\$393	768\$791	1:297\$602	0,62
43:921\$154	131:548\$064	1:266\$490	132:814\$554	85:409\$900	46:138\$164	2:055\$439	720\$909	1:334\$530	0,65
42:785\$090	142:200\$932	837\$080	143:038\$012	90:190\$500	52:010\$432	2:221\$889	812\$663	1:409\$226	0,63
495:564\$199	2.337:237\$624	19:552\$175	2.356:789\$799	1.608:217\$924	729:019\$700				

em 1 de outubro de 1875; em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até a estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até a ramal da Senhora da Hora para o porto de Leixões, na extensão aproximada de 6 kilometros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da tros no anno de 1897.

cobrança.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda.*

RAMAL DE

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	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	11:267	11:745	15:904	38:916	1:359	86:850	3:152\$444	—\$—	19:014\$996	7:051\$696
1884...	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—\$—	16:756\$721	6:590\$334
1885...	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	—\$—	14:201\$251	3:921\$766
1886...	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126\$682	582\$910	18:777\$527	5:705\$193
1887...	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	17:623\$510	5:045\$631
1888...	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$139	6:797\$461
1889...	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892	5:612\$791
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867	4:546\$239
1891...	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415	7:001\$373
1892...	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894...	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477	7:959\$146
1895...	72	4:951	5:769	13:343	24:063	1:255	30:033	1:856\$623	355\$160	15:085\$866	6:574\$425
1896...	72	4:071	6:136	14:040	24:247	890	35:156	1:639\$112	400\$010	12:698\$005	5:951\$353
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
1898...	72	4:499	5:263	11:065	20:827	1:490	37:297	1:905\$304	482\$200	12:085\$135	6:917\$089
1899...	72	4:152	6:031	11:536	21:719	1:612	41:771	1:912\$390	546\$090	12:976\$553	5:780\$691
1900...	72	3:751	5:447	10:421	19:619	1:287	52:649	1:999\$721	679\$980	10:396\$254	5:877\$703
1901...	72	4:628	5:569	12:048	22:245	1:284	58:387	2:660\$890	763\$210	12:524\$848	5:600\$010
1902...	72	5:521	7:260	14:823	27:604	1:297	50:234	2:160\$223	884\$350	13:940\$335	3:856\$955
1903...	72	5:308	6:979	14:252	26:539	1:079	54:406	2:325\$798	836\$060	13:215\$341	3:583\$086
1904...	72	5:228	6:875	14:041	26:144	1:406	53:054	2:478\$070	887\$150	13:895\$650	5:122\$471
Somma	1:768	153:060	160:106	319:905	633:071	31:886	1.213:836	53:934\$519	9:687\$150	378:773\$476	135:750\$196

Observações. — Este ramal foi aberto á exploração na sua totalidade, entre a estação de Torre das Vargens e a fronteira de

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a este ramal na proporção do seu rend.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. ==

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimiento kilometrico total (trafego)	Rendimiento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a recolta do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
26:224\$735	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	738\$486	107\$011	631\$475	0,85
54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	877\$338	198\$642	678\$696	0,77
58:229\$203	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	1:096\$314	67\$988	1:028\$326	0,94
56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:257\$042	67:492\$040	14:850\$946	1:143\$652	206\$263	937\$389	0,82
52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	1:050\$960	117\$469	933\$491	0,89
31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	688\$053	90\$011	778\$064	1,13
29:787\$303	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	753\$750	54\$119	699\$631	0,93
38:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	850\$412	94\$688	755\$724	0,89
32:313\$310	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	7:007\$177	804\$776	97\$322	902\$098	1,12
32:795\$202	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	916\$456	120\$647	795\$809	0,87
27:200\$933	49:940\$039	134\$716	50:074\$755	62:550\$996	12:610\$957	693\$612	175\$152	868\$764	1,25
22:672\$392	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	23:710\$126	719\$655	329\$307	1:048\$962	1,46
20:994\$668	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	19:770\$787	644\$436	274\$594	919\$030	1,43
16:276\$413	39:526\$552	335\$314	39:861\$866	54:994\$002	15:467\$450	548\$979	214\$826	763\$805	1,39
16:173\$645	39:438\$268	223\$724	39:661\$992	58:639\$130	19:200\$862	547\$753	266\$679	814\$432	1,49
22:710\$230	44:370\$521	265\$271	44:635\$792	51:740\$506	7:369\$985	616\$257	102\$361	718\$618	1,17
22:314\$644	40:964\$002	450\$673	41:414\$675	51:402\$620	10:438\$618	568\$944	144\$981	713\$925	1,25
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
25:912\$178	44:914\$402	250\$789	45:165\$191	57:201\$173	12:286\$771	623\$811	170\$649	794\$460	1,27
26:816\$055	45:573\$299	262\$143	45:835\$442	55:323\$141	9:749\$842	632\$962	135\$414	768\$376	1,27
32:258\$438	48:532\$395	207\$857	48:740\$252	60:793\$070	12:260\$675	674\$061	170\$287	844\$348	1,25
32:545\$798	50:670\$656	170\$937	50:841\$593	60:501\$449	9:830\$793	703\$759	136\$538	840\$297	1,19
32:658\$747	50:456\$037	-	50:456\$037	54:984\$950	4:528\$913	700\$778	62\$901	763\$679	1,09
38:412\$036	55:210\$463	-	55:210\$463	56:662\$178	1:451\$715	766\$811	20\$163	786\$974	1,02
39:533\$526	58:551\$647	-	58:551\$647	53:668\$723	4:882\$924	813\$217	67\$818	745\$398	0,91
812:095\$440	1.326:619\$112	15:731\$590	1.342:350\$702	1.442:547\$339	-115:928\$227				

Espanha alem de Marvão, na extensão de 71^h,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO

Anos	Numero de kilometros explorados	Impostos				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello		
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	-5-	55:918\$896	7:961\$063
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	-5-	97:894\$171	15:525\$248
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	-5-	98:356\$645	19:593\$507
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-5-	93:534\$809	19:090\$610
1886...	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623	21:577\$377
1887...	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224	25:280\$969
1888...	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889...	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890...	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:492\$331
1891...	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596	28:522\$230
1892...	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219	23:143\$517
1893...	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142	20:192\$689
1894...	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557	20:028\$608
1895...	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749	24:956\$241
1896...	253	18:066	33:190	146:536	197:792	3:237	92:891	13:023\$541	4:223\$850	112:433\$039	24:033\$502
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
1898...	253	18:668	39:262	169:641	227:571	4:869	80:777	12:821\$181	4:551\$300	121:349\$500	34:325\$823
1899...	253	18:124	38:997	170:283	227:404	5:605	106:611	13:796\$677	5:016\$670	120:841\$082	35:329\$156
1900...	253	24:769	45:485	182:491	252:745	5:281	116:161	15:599\$844	6:582\$460	149:894\$914	38:889\$365
1901...	253	21:305	44:710	202:030	268:045	5:458	116:306	15:200\$474	6:755\$180	140:484\$852	35:652\$616
1902...	253	22:998	46:140	209:495	278:633	7:077	121:320	16:532\$907	7:069\$600	150:108\$931	44:296\$221
1903...	253	23:792	46:863	213:219	283:874	5:895	133:909	17:010\$107	7:194\$020	152:391\$022	36:428\$381
1904...	253	26:462	53:335	235:619	315:416	6:875	135:993	17:627\$957	7:688\$130	160:859\$158	45:594\$298
Somma	5:693	397:415	875:519	3:708\$535	4:981\$469	86:238	2:172\$598	305:994\$756	77:711\$720	2.680:836\$794	626:558\$102

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Espanha alem de Foz. 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 200 kilometros. Não teve subsidio algum do Estado.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
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\$690	556\$899	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\$254	793\$544	682\$710	0,46
199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	1:397\$329	714\$686	682\$643	0,49
154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	1:158\$547	507\$875	650\$672	0,56
162:302\$930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	1:111\$342	475\$711	635\$631	0,57
169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	1:135\$830	512\$230	623\$600	0,54
160:775\$001	275:589\$166	11:321\$176	286:910\$342	155:811\$402	119:777\$764	1:089\$285	473\$430	615\$855	0,56
159:308\$941	291:026\$931	11:588\$753	302:615\$684	161:426\$224	129:600\$707	1:150\$304	512\$256	638\$048	0,55
166:749\$696	303:216\$237	16:401\$499	319:617\$736	167:016\$973	136:199\$264	1:198\$483	538\$337	660\$146	0,55
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
145:666\$762	301:342\$085	2:803\$652	304:145\$737	168:861\$236	132:480\$849	1:191\$075	523\$639	667\$435	0,56
171:337\$590	327:507\$828	5:626\$105	333:133\$933	175:779\$653	151:728\$175	1:294\$498	599\$716	694\$782	0,53
177:203\$219	365:987\$498	14:502\$729	380:490\$227	199:721\$827	166:265\$671	1:446\$590	657\$176	789\$414	0,55
172:221\$960	348:359\$428	13:317\$925	361:677\$353	200:376\$864	147:982\$564	1:376\$914	584\$911	792\$003	0,57
183:486\$290	377:891\$442	12:299\$911	390:191\$353	201:459\$618	176:431\$824	1:493\$642	697\$359	796\$283	0,53
203:984\$343	392:803\$746	15:519\$108	408:322\$854	208:159\$086	184:644\$660	1:552\$583	729\$820	822\$763	0,53
202:721\$333	409:174\$789	13:574\$279	422:749\$068	220:012\$214	189:162\$575	1:617\$291	747\$678	869\$613	0,53
3.744:567\$302	7.051:962\$198	240:085\$026	7.292:047\$224	3.929:114\$239	3.122:847\$959				

Villar Formoso, na extensão de 252^h,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno. 202^h,20714, entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz não

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1884...	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—	—	29:925\$585	3:159\$155
1885...	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—	—	29:805\$085	3:978\$338
1886...	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—	405\$320	32:810\$730	3:456\$980
1887...	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888...	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889...	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—	474\$140	38:036\$120	4:447\$069
1890...	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—	773\$870	39:062\$435	4:909\$910
1891...	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$653
1892...	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—	961\$860	38:601\$480	4:612\$460
1893...	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	(a)2:897\$575	988\$260	37:272\$077	3:960\$095
1894...	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:335\$792	4:400\$983
1895...	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$637
1896...	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
1897...	34	37:371	169:955	—	207:326	2:170	36:834	3:464\$750	1:738\$780	42:387\$328	5:559\$525
1898...	34	36:311	172:446	—	208:757	2:494	39:716	3:540\$369	1:745\$360	41:786\$450	6:579\$023
1899...	34	37:114	190:762	—	227:876	2:971	43:115	3:758\$701	2:006\$010	43:870\$953	7:647\$404
1900...	34	38:558	210:291	—	248:849	3:242	42:909	4:091\$061	2:876\$600	49:197\$676	8:650\$903
1901...	34	38:389	208:633	—	247:022	3:663	41:367	3:977\$621	2:975\$390	48:413\$839	9:028\$381
1902...	34	40:029	210:094	—	250:123	3:623	50:371	4:015\$911	2:956\$960	47:859\$337	8:953\$938
1903...	34	40:799	210:193	—	250:992	3:797	43:314	4:053\$084	2:946\$020	48:471\$505	9:357\$448
1904...	34	43:709	222:620	—	266:329	3:708	41:917	4:154\$599	2:977\$370	50:230\$138	9:499\$044
Somma	711	740:169	3.307:794	—	4.047:963	42:842	627:270	43:208\$080	29:863\$630	847:480\$749	121:927\$944

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

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25^h,299, em 31 de dezem

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.==

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	1:240\$193	401\$644	838\$549	0,68
9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	1:347\$256	436\$236	911\$020	0,68
11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	1:516\$381	650\$884	865\$497	0,57
14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	1:654\$824	785\$667	869\$157	0,52
14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	1:665\$387	835\$331	830\$056	0,50
14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	1:720\$980	903\$672	817\$308	0,47
17:197\$587	60:926\$395	484\$075	61:410\$470	28:893\$573	32:032\$822	1:791\$952	942\$141	849\$811	0,47
20:351\$336	63:565\$276	444\$415	64:009\$691	27:546\$159	36:019\$117	1:869\$567	1:059\$386	810\$181	0,43
21:903\$743	63:135\$915	719\$372	63:855\$287	25:920\$547	37:215\$368	1:856\$938	1:094\$569	762\$369	0,41
21:088\$209	62:824\$984	669\$985	63:494\$969	25:591\$106	37:233\$878	1:847\$793	1:095\$114	752\$679	0,41
22:590\$074	66:919\$474	700\$741	67:620\$215	24:879\$115	42:040\$359	1:968\$219	1:236\$481	731\$738	0,37
24:500\$949	71:019\$558	690\$317	71:709\$875	24:275\$086	46:744\$472	2:088\$810	1:374\$837	713\$973	0,34
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
29:340\$676	77:706\$149	1:308\$975	79:015\$124	26:401\$668	51:304\$481	2:285\$474	1:508\$955	776\$519	0,33
31:407\$910	82:926\$267	459\$420	83:385\$687	26:634\$749	56:291\$518	2:439\$007	1:655\$632	783\$375	0,32
31:350\$010	89:198\$589	677\$365	89:875\$954	28:795\$815	60:402\$774	2:623\$487	1:776\$552	846\$935	0,32
29:479\$031	86:921\$251	486\$030	87:407\$281	28:896\$743	58:024\$508	2:556\$507	1:706\$603	849\$904	0,33
32:911\$482	89:724\$757	475\$040	90:199\$797	29:826\$856	59:897\$901	2:638\$963	1:761\$703	877\$260	0,33
30:884\$228	88:713\$181	593\$095	89:306\$276	28:966\$562	59:746\$619	2:609\$211	1:757\$253	851\$957	0,32
30:721\$301	90:450\$483	490\$170	90:940\$653	27:998\$842	62:451\$641	2:660\$308	1:836\$812	823\$495	0,31
449:749\$415	1.419:158\$108	13:155\$870	1.432:313\$978	578:610\$600	840:547\$508				

pectiva cobrança.

bro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33,421, em 14 de abril de 1884.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

RAMAL DE

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1885...	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	—\$—	597\$476	186\$393
1886...	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870	819\$837
1887...	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915	966\$794
1888...	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997	1:044\$755
1889...	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932	1:476\$416
1890...	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672	1:281\$313
1891...	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511	1:615\$524
1892...	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849	1:702\$226
1893...	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060	1:651\$092
1894...	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219\$539	2:381\$620	3:528\$518	1:559\$765
1895...	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237\$985	2:453\$220	3:645\$002	1:639\$412
1896...	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288\$996	2:813\$310	4:666\$785	1:780\$438
1897...	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297\$783	2:943\$160	4:429\$408	1:503\$874
1898...	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317\$720	3:064\$330	4:514\$834	2:179\$400
1899...	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322\$350	3:320\$370	4:896\$894	2:206\$708
1900...	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327\$167	4:065\$690	5:031\$532	2:238\$066
1901...	2	16:805	64:017	141:803	222:625	4:173	35:026	352\$247	4:274\$150	5:712\$829	2:303\$983
1902...	2	21:207	76:518	188:858	286:583	4:230	34:130	379\$431	4:204\$540	5:318\$655	2:455\$721
1903...	2	20:999	75:739	186:930	283:668	4:801	40:563	367\$608	4:309\$290	5:447\$589	2:494\$276
1904...	2	20:972	74:878	231:843	327:693	4:224	40:488	483\$185	4:284\$240	7:484\$677	1:178\$040
Somma	39	317:641	927:626	2.441:231	3.686:498	61:999	556:162	5:723\$253	48:385\$080	83:632\$005	32:284\$027

Observações. — Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885, na extensão aproximada de 1^h.7.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu ren

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. =

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1:277,3394	2:061,2263	45,919	2:107,1182	1:167,8883	893,3380	2:061,2263	893,3380	1:167,8883	0,57
4:278,5578	7:503,2285	193,886	7:697,1171	5:818,4422	1:684,8863	3:751,6642	842,5431	2:909,2211	0,77
3:574,3327	8:254,0036	202,930	8:456,966	6:413,205	1:840,8831	4:127,018	920,5416	3:206,602	0,78
3:178,6675	7:563,4427	124,450	7:687,877	6:020,928	1:542,4499	3:781,713	771,249	3:010,464	0,80
6:278,4424	11:452,766	278,744	11:731,510	7:902,551	3:550,215	5:726,383	1:775,108	3:951,275	0,69
7:224,3335	12:633,320	36,234	12:669,554	9:034,035	3:599,285	6:316,660	1:799,643	4:517,017	0,71
7:869,838	13:277,873	213,000	13:490,873	9:067,308	4:210,565	6:638,936	2:105,282	4:533,654	0,68
6:729,882	12:100,957	58,000	12:158,957	8:758,110	3:342,847	6:050,478	1:671,423	4:379,055	0,72
6:931,323	12:195,475	103,457	12:298,932	8:234,231	3:961,244	6:097,737	1:980,622	4:117,115	0,68
6:673,642	11:761,925	66,723	11:828,648	8:368,387	3:393,538	5:880,962	1:696,769	4:184,193	0,71
6:310,759	11:595,173	69,324	11:664,497	8:105,276	3:489,897	5:797,586	1:744,948	4:052,638	0,70
7:132,302	13:579,525	149,398	13:728,923	8:246,395	5:333,130	6:789,762	2:666,565	4:123,197	0,61
7:368,061	13:301,343	68,258	13:369,601	8:697,918	4:603,425	6:650,671	2:301,712	4:348,959	0,65
7:901,120	14:595,354	81,496	14:676,850	9:198,756	5:396,598	7:297,677	2:698,299	4:599,378	0,63
8:134,524	15:283,126	87,650	15:325,776	8:949,095	6:289,031	7:619,062	3:144,515	4:474,547	0,58
8:957,772	16:227,370	69,499	16:296,869	10:266,330	5:961,040	8:113,685	2:980,520	5:133,165	0,63
8:113,907	16:130,719	54,416	16:185,135	10:634,472	5:496,247	8:065,359	2:748,123	5:317,236	0,66
9:356,928	17:131,304	-3-	17:131,304	10:759,886	6:371,418	8:565,652	3:185,709	5:379,943	0,63
9:264,498	17:206,363	-3-	17:206,363	11:414,053	5:792,310	8:603,181	2:896,155	5:707,026	0,67
10:496,325	19:159,042	-3-	19:159,042	11:245,062	7:913,980	9:579,521	3:956,990	5:622,531	0,58
137:052,614	252:968,646	1:903,384	254:872,030	168:302,303	84:666,343				

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO DE LISBOA

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1887...	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251	4:339\$45
1888...	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	1:3121\$332	736\$650	157:036\$630	9:146\$45
1889...	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057	9:660\$89
1890...	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739	16:661\$32
1891...	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406	14:482\$99
1892...	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$48
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:441\$51
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353	14:835\$50
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:997	11:072\$859	1:879\$520	141:430\$436	13:689\$10
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568\$639	2:445\$300	154:006\$709	15:039\$80
1897...	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967\$718	2:882\$940	165:194\$875	14:874\$79
1898...	74	62:022	224:920	697:660	984:602	3:949	154:034	14:048\$806	2:965\$130	164:999\$180	13:151\$83
1899...	74	63:319	245:943	718:457	1.027:269	3:986	202:180	15:573\$711	3:645\$650	184:738\$960	12:231\$55
1900...	74	68:223	264:506	774:103	1.106:832	4:084	232:404	16:934\$837	5:977\$890	192:010\$656	12:750\$63
1901...	74	75:065	289:117	864:566	1.228:748	4:620	294:448	17:799\$750	6:153\$200	195:388\$170	14:250\$35
1902...	74	77:638	301:642	893:471	1.272:751	4:551	319:962	17:104\$197	6:384\$730	197:370\$580	15:740\$78
1903...	74	78:860	306:392	907:542	1.292:794	4:309	369:791	18:783\$064	6:706\$710	205:171\$525	16:286\$95
1904...	74	83:660	324:369	961:195	1.369:224	5:243	380:039	19:236\$767	7:317\$940	208:314\$150	15:520\$85
Somma	1:324	1.329:617	3.964:562	9.576:196	14.870:375	93:782	4.161:535	247:343\$425	55:952\$720	3.015:970\$957	235:157\$23

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão aproximada de 10 kilometros, além das estações de Torres Vedras e Cintra.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu r...

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometros	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
53:832\$259	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	4:509\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	3:921\$569	2:377\$723	1:543\$846	0,39
112:139\$297	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	4:045\$841	1:961\$784	2:084\$057	0,51
88:324\$371	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	3:786\$520	1:623\$620	2:162\$900	0,57
109:915\$611	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:519\$921	108:082\$034	3:791\$918	1:460\$568	2:331\$350	0,61
84:695\$673	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	3:168\$712	1:281\$274	1:887\$438	0,59
76:484\$900	227:958\$177	1:933\$827	229:892\$004	136:852\$734	91:105\$443	3:080\$516	1:231\$155	1:849\$361	0,60
71:220\$049	223:919\$905	1:270\$243	225:190\$148	131:086\$213	92:833\$692	3:025\$944	1:254\$509	1:771\$435	0,59
101:120\$249	256:239\$791	1:531\$972	257:771\$763	143:752\$915	112:486\$876	3:462\$700	1:520\$093	1:942\$607	0,56
110:741\$098	279:787\$616	3:078\$139	282:865\$755	125:234\$718	154:552\$898	3:780\$914	2:088\$553	1:692\$361	0,45
147:223\$849	327:293\$520	1:679\$562	328:973\$082	155:185\$058	172:108\$462	4:422\$885	2:325\$790	2:097\$095	0,47
124:506\$964	302:657\$974	1:689\$952	304:347\$926	169:346\$417	133:311\$557	4:089\$972	1:801\$507	2:288\$465	0,55
141:746\$465	338:716\$984	1:948\$340	340:655\$324	181:584\$294	157:132\$690	4:577\$255	2:123\$414	2:453\$841	0,53
166:221\$794	370:983\$084	1:588\$871	372:571\$955	209:176\$591	161:806\$493	5:013\$284	2:186\$574	2:826\$710	0,56
187:521\$709	397:160\$232	1:339\$816	398:500\$048	220:152\$614	177:007\$618	5:367\$030	2:391\$994	2:975\$036	0,55
181:423\$368	394:534\$735	1:525\$825	396:060\$560	213:307\$091	181:227\$644	5:331\$550	2:449\$022	2:882\$528	0,54
201:809\$303	423:267\$787	1:504\$410	424:772\$197	214:102\$528	209:165\$259	5:719\$835	2:826\$558	2:893\$277	0,51
209:726\$992	433:561\$994	1:194\$930	434:756\$924	216:256\$444	217:305\$550	5:858\$945	2:936\$561	2:922\$384	0,49
2.292:667\$009	5.543:795\$203	41:818\$817	5.585:614\$020	2.926:920\$682	2.616:874\$521				

28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74^h,342, até os limites da concessão

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1887...	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695	1:435\$650
1888...	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	86:869\$900	6:920\$901
1889...	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	109:233\$468	9:606\$354
1890...	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	115:528\$626	10:962\$444
1891...	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720	12:832\$050
1892...	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391	12:349\$719
1893...	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$040	105:535\$404	13:584\$531
1894...	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681\$812	2:944\$360	101:072\$711	14:794\$500
1895...	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365\$001	3:396\$060	102:974\$842	16:816\$107
1896...	168	25:368	69:837	283:877	379:082	5:225	121:395	10:136\$267	4:254\$880	114:196\$801	17:649\$169
1897...	168	22:239	88:529	322:112	432:880	5:653	135:771	11:874\$415	4:842\$220	125:989\$603	19:565\$931
1898...	168	24:078	74:649	377:472	476:199	6:603	147:076	13:807\$441	5:208\$930	136:559\$942	22:319\$583
1899...	168	23:294	75:847	376:473	475:614	7:613	149:362	13:846\$376	5:835\$260	135:450\$970	25:315\$825
1900...	168	23:113	75:256	373:540	471:909	6:399	192:538	15:617\$498	7:664\$150	139:349\$023	21:333\$562
1901...	168	24:737	77:653	390:267	492:657	7:436	236:246	17:405\$438	8:087\$890	145:215\$243	24:129\$060
1902...	168	24:742	80:287	399:918	504:947	8:267	225:166	16:602\$828	8:183\$060	144:310\$964	27:842\$122
1903...	168	26:104	84:831	422:521	533:456	7:504	249:102	18:051\$341	8:047\$720	148:601\$503	28:639\$206
1904...	168	29:269	95:113	473:816	598:198	7:600	157:869	19:210\$168	8:431\$160	152:834\$414	26:892\$665
Somma	2:849	396:077	1.119:608	5 012:906	6 528:591	97:509	2 327:609	208:143\$535	78:161\$980	2.107:654\$220	312:989\$379

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão aproximada de 8 de junho de 1889 e 15 de junho de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total aproximada da linha de 167^h,6048.

(a) Nestas verbas são incluídas as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do rantia de juros liquidadas pelo Estado pela forma seguinte:

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Ve
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até a
 Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha
 Em 1891 — Idem
 Em 1892 — Idem
 Em 1893 — Idem
 Em 1894 — Idem
 Em 1895 — Idem
 Em 1896 — Idem
 Em 1897 — Idem
 Em 1898 — Idem
 Em 1899 — Idem
 Em 1900 — Idem
 Em 1901 — Idem
 Em 1902 — Idem
 Em 1903 — Idem
 Em 1904 — Idem

(b) 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
 (c) Nesta importância está comprehendida a de 3:618\$455 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referencia ao anno ecc
 (d) Nesta importância está comprehendida a de 15:292\$348 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referencia ao anno ecc

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Productos líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	869\$551	342\$488	527\$063	0,61
54:493\$681	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	1:158\$472	146\$429	1:012\$043	0,87
90:137\$562	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	1:297\$996	318\$915	979\$081	0,75
86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	1:267\$702	— 3\$561	1:271\$263	1,00
81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	1:233\$581	— 36\$964	1:270\$545	1,03
85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	1:207\$067	139\$358	1:067\$709	0,88
77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	1:168\$594	101\$366	1:067\$228	0,91
80:015\$105	195:882\$316	101:676\$281	297:558\$597	171:915\$154	23:967\$162	1:165\$966	142\$662	1:023\$304	0,88
93:467\$109	213:258\$058	101:840\$087	315:098\$145	178:243\$779	35:014\$279	1:269\$393	208\$418	1:060\$975	0,84
99:382\$776	231:228\$746	103:108\$997	334:337\$743	193:121\$995	38:106\$751	1:376\$362	226\$826	1:149\$536	0,84
120:280\$657	265:836\$191	98:310\$822	364:147\$013	216:754\$766	49:081\$425	1:582\$358	292\$151	1:290\$206	0,81
141:719\$869	300:599\$394	90:569\$652	391:169\$046	220:195\$590	80:403\$804	1:789\$282	478\$594	1:310\$688	0,73
144:387\$686	305:154\$481	105:171\$849	410:326\$330	226:257\$720	78:896\$761	1:816\$395	469\$623	1:346\$772	0,74
186:250\$341	346:932\$926	64:161\$212	411:094\$138	246:860\$618	100:072\$308	2:065\$076	595\$668	1:469\$408	0,72
220:074\$953	389:419\$256	49:574\$162	438:993\$418	261:485\$718	127:933\$538	2:317\$971	761\$509	1:556\$462	0,67
201:880\$059	374:033\$145	37:770\$377	411:803\$522	231:736\$136	142:297\$009	2:226\$387	847\$006	1:379\$381	0,62
228:044\$642	405:285\$351	16:808\$247	422:093\$598	233:128\$687	172:156\$664	2:412\$413	1:024\$742	1:387\$671	0,58
244:461\$980	424:189\$059	6:895\$945	431:085\$004	225:750\$157	198:438\$902	2:524\$934	1:181\$183	1:343\$751	0,53
2.242:545\$703	4.663:189\$302	1.332:144\$309	5.995:333\$611	3.499:399\$621	1.163:789\$681				

96\$55885, em 1 de agosto de 1887, e até a estação da Figueira da Foz, na extensão aproximada de 151^k,63194, em 17 de julho de 1888, e em

seu 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 da ga-

dras a Leiria	(b)	57:935\$310
Figueira da Foz e a Alfarellos	(b)	81:936\$400
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		100:565\$088
.....		96:946\$633
.....	(c)	88:891\$105
.....	(d)	103:416\$565
.....		62:075\$344
.....		48:260\$457
.....		37:341\$786
.....		16:244\$571
.....		6:409\$024
.....		<u>1.304:012\$901</u>

americana de S. Martinho do Porto à Marinha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.
nomes de 1887-1888.
nomes de 1898-1899.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda.*

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
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
1898...	55	1:955	4:556	23:282	29:793	783	18:796	1:692\$418	754\$330	12:500\$772	4:072\$286
1899...	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989\$554	800\$060	12:442\$107	3:915\$284
1900...	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139\$185	1:088\$250	14:065\$974	3:487\$095
1901...	55	2:568	5:964	27:388	35:920	694	26:019	2:180\$082	1:220\$020	14:769\$530	3:683\$590
1902...	55	2:570	6:629	27:244	36:443	801	29:339	2:371\$527	1:213\$030	15:431\$066	4:026\$869
1903...	55	2:635	6:485	28:569	37:689	757	29:463	2:425\$012	1:256\$880	16:026\$215	4:099\$232
1904...	55	2:657	6:561	32:556	41:774	705	26:687	2:404\$367	1:249\$320	17:452\$677	4:052\$883
Somma	949	38:356	83:678	418:540	540:574	10:580	367:599	31:363\$698	13:033\$290	220:476\$265	57:183\$720

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e Mirandella, na extensão de 54^h,67955, em

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes:

Em 1887 — 94 dias
Em 1888 — todo o anno
Em 1889 — idem
Em 1890 — idem
Em 1891 — idem
Em 1892 — idem
Em 1893 — idem
Em 1894 — idem
Em 1895 — idem
Em 1896 — idem
Em 1897 — idem
Em 1898 — idem
Em 1899 — idem
Em 1900 — idem
Em 1901 — idem
Em 1902 — idem
Em 1903 — idem
Em 1904 — idem

No anno de 1897 está incluída a verba de 151\$522 réis, proveniente da rectificação nas liquidações da garantia de juro nos annos de 1887 (2.º semestre), 1888 e 1889 (1.º

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos 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	Fora do trafego (c)	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
23:986\$320	40:559\$378	57:441\$201	98:000\$579	26:049\$428	14:509\$950	737\$443	263\$817	473\$625	0,65
32:026\$251	48:383\$642	49:462\$030	97:845\$672	26:798\$023	21:585\$619	879\$701	392\$465	487\$236	0,50
31:588\$339	52:141\$408	45:948\$768	98:090\$176	25:917\$488	26:223\$920	948\$025	476\$798	471\$227	0,50
34:322\$196	52:775\$316	45:522\$857	98:298\$173	28:808\$988	23:966\$328	959\$550	435\$751	523\$799	0,55
38:198\$454	57:656\$389	40:926\$408	98:582\$797	28:042\$927	29:613\$462	1:048\$298	538\$427	509\$871	0,49
38:505\$198	58:630\$645	40:380\$715	99:011\$360	30:575\$627	28:055\$018	1:066\$011	510\$091	555\$920	0,52
36:252\$646	57:758\$206	44:998\$115	102:756\$321	28:953\$640	28:804\$566	1:050\$149	523\$719	526\$429	0,50
474:777\$463	752:437\$448	926:211\$442	1.678:648\$890	495:218\$726	257:218\$722				

29 de setembro de 1887.

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:511\$148
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	59:929\$188
.....	58:940\$211
.....	58:487\$617
.....	56:963\$111
.....	56:938\$442
.....	49:114\$177
.....	45:356\$412
.....	44:722\$504
.....	39:841\$431
.....	38:867\$175
.....	39:740\$614
.....	<u>912:826\$760</u>

semestre), relativa à extensão rigorosa da linha.

RAMAL DE SANTA

(Dupla)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitto	De sello		
1888...	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	-5-	8:691\$333	392\$451
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	-5-	9:323\$858	577\$144
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	-5-	9:144\$928	756\$781
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	-5-	4:309\$413	878\$460
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	-5-	14:122\$544	2:878\$039
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	-5-	20:656\$746	2:847\$020
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	-5-	25:649\$749	2:712\$744
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	-5-	30:107\$413	2:887\$560
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	-5-	31:714\$516	2:891\$752
1897...	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	-5-	34:961\$704	3:237\$063
1898...	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	-5-	44:573\$944	2:981\$230
1899...	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	-5-	48:860\$937	3:294\$275
1900...	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	-5-	57:014\$638	3:612\$888
1901...	8	72:024	169:212	648:953	890:189	8:883	138:592	3:831\$251	20\$820	53:594\$838	3:867\$991
1902...	8	59:646	153:489	582:144	795:279	9:064	180:404	3:683\$518	176\$290	49:350\$360	4:444\$981
1903...	8	66:513	171:162	649:177	886:852	10:780	211:640	3:733\$782	225\$510	51:906\$287	5:135\$904
1904...	8	70:883	181:693	693:788	946:364	10:549	219:448	4:170\$191	748\$010	56:335\$238	7:492\$236
Somma	133	696:540	1.869:347	6.391:266	8.957:153	100:094	1.800:036	40:680\$676	1:170\$630	550:318\$446	50:888\$519

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio 1.º, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0.º,8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via neste ramal foi aberta á exploração entre Campolide e a bifurcação de Chellas em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e a de Bemfica, na extensão aproximada de 7.º,3.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «recetta fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendi-

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
6:195\$500	15:279\$281	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\$085	1:875\$977	0,54
9:431\$741	32:935\$507	279\$400	33:214\$907	17:721\$453	15:214\$054	4:116\$939	1:901\$757	2:215\$182	0,54
9:904\$771	38:267\$264	217\$081	38:484\$345	26:211\$758	12:055\$506	4:783\$408	1:506\$938	3:276\$470	0,68
12:373\$489	45:368\$462	271\$243	45:639\$705	29:908\$667	15:459\$795	5:671\$057	1:932\$474	8:738\$583	0,66
15:836\$584	50:442\$852	554\$957	50:997\$809	28:273\$557	22:169\$295	6:305\$357	2:771\$162	3:534\$195	0,56
16:892\$024	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
18:389\$587	65:944\$761	368\$216	66:312\$977	37:431\$836	28:512\$925	8:243\$095	3:564\$115	4:678\$979	0,56
18:440\$524	70:595\$736	406\$074	71:001\$810	37:786\$978	32:808\$758	8:824\$466	4:101\$094	4:723\$372	0,53
19:600\$500	80:228\$026	343\$606	80:571\$632	44:059\$023	36:169\$003	10:028\$503	4:521\$125	5:507\$378	0,55
19:800\$648	77:263\$477	260\$647	77:524\$124	43:638\$552	33:624\$925	9:657\$934	4:203\$115	5:454\$819	0,56
21:941\$596	75:736\$937	4\$680	75:741\$617	39:464\$998	36:271\$939	9:467\$117	4:533\$992	4:933\$125	0,52
19:831\$558	76:873\$749	-	76:873\$749	43:029\$511	33:844\$238	9:609\$219	4:230\$530	5:378\$689	0,56
23:261\$121	87:088\$595	-	87:088\$595	48:676\$658	38:411\$937	10:886\$074	4:801\$492	6:084\$582	0,56
250:997\$254	852:201\$219	4:061\$808	856:266\$027	479:245\$267	372:958\$952				

de 1888, na extensão aproximada de 7 kilometros; entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 10 kilometros; 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

montante do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

RAMAL DE

(Dupla

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello		
1889...	5	-	84:424	91:886	176:310	31	-	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	1:235\$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
1898...	26	132:490	693:062	1.212:991	2.038:513	1:795	25:247	11:758\$510	2:174\$120	226:210\$919	4:916\$684
1899...	26	174:557	956:039	1.134:185	2.264:781	2:711	43:769	14:453\$102	4:088\$530	278:861\$523	6:370\$162
1900...	26	177:486	972:083	1.153:221	2.302:790	3:458	45:407	13:561\$329	10:115\$100	261:552\$370	6:670\$610
1901...	26	165:949	962:023	1.314:414	2.442:386	4:320	37:853	13:800\$334	10:398\$400	267:515\$878	8:197\$876
1902...	26	141:687	802:892	1.023:294	1.967:873	3:577	46:885	12:027\$014	9:875\$480	232:598\$341	8:451\$003
1903...	26	139:549	790:743	1.007:872	1.938:164	3:509	45:852	12:667\$370	10:496\$090	238:615\$696	8:790\$567
1904...	26	151:851	483:642	1.126:644	1.762:137	3:945	50:249	12:049\$983	10:470\$750	227:007\$440	7:060\$070
Somma	380	1.517:263	7.493:610	11.540:610	20.551:483	28:581	402:979	127:112\$223	61:803\$720	2.426:207\$186	72:900\$964

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes em 30 de setembro de 1889, na de dezembro de 1890, em via simples provisória, na extensão total approximada de 23,5. A ligação tambem provisória entre as estações de ploração provisória o troço entre Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cêrca de 3 kilometros.

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, dré em 4 de julho de 1897.

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

(b) Extensão rectificada em 1897.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.==

CASCAES

via)

Rendimentos líquidos de impostos				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
—	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	3:259\$165	252\$022	3:007\$143	0,92
4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	3:282\$585	3:106\$268	172\$767	3:279\$035	1,05
114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	3:322\$437	99\$683	3:222\$754	0,97
1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	1:164\$746	2:559\$129	48\$531	2:607\$660	1,02
3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	2:532\$028	374\$314	2:157\$714	0,85
4:637\$486	65:087\$990	369\$228	65:457\$218	51:295\$145	13:792\$845	2:712\$000	574\$702	2:137\$298	0,79
5:624\$977	86:842\$284	519\$202	87:361\$486	81:017\$157	5:825\$127	3:473\$691	233\$005	3:240\$686	0,93
11:209\$021	149:520\$090	1:644\$975	151:165\$065	95:753\$013	53:767\$077	5:537\$781	1:991\$373	3:546\$408	0,64
17:150\$727	181:881\$340	933\$355	182:814\$695	114:130\$015	67:751\$325	6:995\$436	2:605\$820	4:389\$615	0,62
13:088\$297	244:215\$900	1:363\$629	245:579\$529	177:714\$228	66:501\$672	9:392\$918	2:557\$756	6:835\$162	0,72
15:617\$954	300:849\$639	1:730\$523	302:580\$162	222:656\$732	78:192\$907	11:571\$139	3:007\$419	8:563\$720	0,74
16:384\$114	284:607\$094	1:218\$934	285:826\$028	252:179\$759	32:427\$335	10:946\$426	1:247\$205	9:699\$221	0,89
15:223\$769	290:937\$523	981\$476	291:918\$999	241:416\$224	49:521\$299	11:189\$904	1:904\$665	9:285\$239	0,83
15:561\$941	256:611\$285	1:313\$090	257:924\$375	226:450\$897	30:160\$388	9:869\$664	1:160\$015	8:709\$649	0,88
11:545\$487	268:951\$750	1:222\$505	270:174\$255	235:523\$713	33:428\$037	10:344\$297	1:285\$693	9:058\$604	0,87
22:469\$510	256:537\$020	273\$580	256:810\$600	239:036\$873	17:500\$147	9:866\$808	673\$082	9:193\$725	0,93
164:174\$946	2.663:283\$096	14:049\$556	2.677:332\$652	2.206:226\$224	457:056\$872				

extensão approximada de 19 kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias), e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços em 6 Alcantara-mar e Alcantara-terra, na extensão approximada de 0,6, teve lugar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu a extensão 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 So

tamento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda.*

LINHA URBANA

(Dupla

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sollo		
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	221:824	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	128:832	326:797	532:017	987:646	7:566	-	2:994\$366	4:773\$600	56:108\$991	8:393\$100
1895...	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	-	3:287\$502	5:074\$400	61:916\$536	8:804\$032
1896...	4	78:052	305:059	694:372	1.077:483	9:003	-	3:303\$210	6:564\$430	62:166\$826	8:814\$646
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
1898...	4	105:841	385:662	1.253:686	1.745:189	10:183	-	4:646\$433	7:407\$540	88:998\$633	15:967\$654
1899...	4	118:992	395:936	1.212:758	1.727:686	10:153	-	3:773\$607	9:360\$880	72:044\$010	15:795\$121
1900...	4	121:915	405:662	1.242:552	1.770:129	11:505	-	4:081\$037	13:530\$090	77:782\$700	17:691\$466
1901...	4	143:712	448:159	1.390:506	1.982:377	12:111	-	4:166\$470	13:102\$710	80:334\$673	18:217\$880
1902...	4	132:228	422:757	1.307:382	1.862:367	12:060	-	4:072\$346	12:766\$940	77:041\$100	16:157\$614
1903...	4	142:329	455:655	1.407:260	2.004:644	37:847	-	4:219\$055	13:734\$270	78:480\$252	15:227\$963
1904...	4	158:825	493:151	1.453:106	2.105:082	13:236	-	4:985\$169	15:208\$870	94:546\$863	16:482\$133
Somma	58	1.649:190	4.954:569	13.257:131	19.860:890	154:826	-	51:335\$434	116:830\$830	972:619\$747	167:748\$707

(a) Estas verbas são as que da verba geral «recelta fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendimento.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.

15

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
-5-	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
-5-	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
-5-	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
-5-	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
-5-	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
-5-	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
-5-	70:981\$472	780\$917	71:762\$389	50:511\$019	20:470\$453	17:745\$368	5:117\$513	12:627\$755	0,71
-5-	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
-5-	104:966\$287	586\$100	105:552\$387	62:249\$995	42:716\$292	26:241\$571	10:679\$073	15:562\$498	0,50
-5-	87:839\$131	505\$260	88:344\$391	71:273\$293	16:565\$838	21:959\$782	4:141\$459	17:818\$323	0,81
-5-	95:474\$166	408\$903	95:883\$069	82:576\$750	12:897\$416	23:868\$541	3:224\$354	20:644\$187	0,86
-5-	98:552\$553	332\$466	98:885\$019	86:933\$119	11:619\$434	24:638\$137	2:904\$858	21:733\$279	0,88
-5-	93:198\$714	3:484\$475	96:683\$189	90:071\$330	3:127\$384	23:299\$678	781\$846	22:517\$832	0,97
-5-	93:708\$215	3:338\$525	97:046\$740	97:733\$499	4:025\$284	23:427\$054	-1:006\$321	24:433\$375	1,04
-5-	111:028\$996	6:272\$209	117:301\$205	91:517\$232	19:511\$764	27:757\$249	4:877\$941	22:879\$308	0,82
-5-	1.140:368\$454	18:283\$888	1.158:652\$342	915:504\$655	224:863\$799				

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115	192\$744
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	448\$510	19:128\$753	2:551\$468
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	456\$780	16:431\$762	2:333\$115
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	479\$820	15:713\$888	2:202\$692
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167\$762	460\$980	14:155\$724	2:579\$673
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292\$909	550\$180	15:289\$164	2:740\$845
1896...	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332\$705	723\$470	16:189\$788	3:411\$862
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387\$471	846\$340	17:089\$188	2:955\$823
1898...	50	3:761	8:714	34:942	47:417	692	10:304	1:386\$537	837\$050	17:293\$276	3:613\$877
1899...	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481\$486	941\$580	16:907\$904	3:666\$107
1900...	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566\$956	1:289\$790	18:493\$774	3:931\$927
1901...	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552\$754	1:326\$670	18:904\$022	3:856\$437
1902...	50	4:142	9:860	40:266	54:268	976	12:465	1:634\$916	1:376\$830	19:296\$157	4:202\$651
1903...	50	4:158	10:277	41:321	55:756	866	15:431	1:695\$606	1:382\$600	19:860\$128	4:299\$616
1904...	50	4:510	11:158	43:727	59:395	979	16:073	1:875\$809	1:492\$830	21:512\$681	4:501\$379
Somma	705	61:637	135:740	512:534	709:911	8:769	163:577	20:385\$382	12:667\$650	247:870\$324	47:040\$216

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre as estações de Santa Comba Dão e Viseu, em 25 de

(α) Nestas verbas são incluídas as importâncias das garantias de juro

Em 1890 — trinta e sete dias	
Em 1891 — todo o anno	
Em 1892 — idem	
Em 1893 — idem	
Em 1894 — idem	
Em 1895 — idem	
Em 1896 — idem	
Em 1897 — idem	
Em 1898 — idem	
Em 1899 — idem	
Em 1900 — idem	
Em 1901 — idem	
Em 1902 — idem	
Em 1903 — idem	
Em 1904 — idem	

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

Rendimentos (Líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego]	Fora do trafego (a)	Totales						
995\$959	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	— 2:781\$409	558\$563	— 556\$282	1:114\$845	1,99
8:628\$799	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	606\$180	3\$562	602\$618	0,99
9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	571\$588	10\$950	560\$638	0,98
11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$944	26:759\$629	2:663\$599	588\$465	53\$272	535\$193	0,91
9:326\$104	26:061\$501	62:633\$066	88:694\$567	28:628\$299	— 2:566\$798	521\$230	— 51\$336	572\$566	1,10
10:679\$498	28:709\$507	62:551\$546	91:261\$053	28:228\$741	480\$766	574\$190	9\$615	564\$575	0,98
11:186\$649	30:788\$299	62:615\$098	93:403\$397	25:841\$510	4:946\$789	615\$766	98\$936	516\$830	0,84
11:939\$035	31:984\$046	62:757\$606	94:741\$652	25:896\$447	6:087\$599	639\$680	121\$751	517\$928	0,80
10:798\$830	31:705\$983	62:217\$758	93:923\$741	25:484\$995	6:220\$988	634\$118	124\$619	509\$699	0,79
14:006\$971	34:580\$982	62:307\$059	96:888\$041	30:424\$447	4:156\$535	691\$618	83\$130	608\$488	0,87
13:741\$665	36:167\$366	61:323\$615	97:490\$981	29:135\$975	7:031\$391	723\$346	140\$627	582\$719	0,81
12:948\$540	35:708\$999	61:924\$917	97:633\$916	30:703\$645	5:005\$354	714\$179	100\$107	614\$072	0,86
13:744\$137	37:242\$945	60:963\$199	98:206\$144	28:746\$977	8:495\$968	744\$858	169\$919	574\$939	0,77
15:506\$252	39:665\$996	59:052\$476	98:718\$472	30:648\$294	9:017\$702	793\$319	180\$354	612\$965	0,77
17:310\$305	43:324\$365	58:934\$764	102:259\$129	31:104\$941	12:219\$424	866\$487	244\$388	622\$098	0,72
172:133\$917	467:044\$457	870:936\$561	1.337:981\$018	405:340\$940	61:703\$517				

novembro de 1890, na extensão de 49^h,51086.

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

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:199\$456
.....	61:760\$708
.....	61:875\$235
.....	60:794\$702
.....	61:980\$256
.....	59:810\$463
.....	57:387\$412
.....	53:729\$043
.....	<u>859:085\$860</u>

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1891...	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032	3:859\$725
1892...	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713	7:878\$869
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171	8:946\$901
1894...	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092\$388	2:035\$440	57:137\$199	9:316\$178
1895...	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790\$923	2:391\$160	59:649\$678	11:063\$845
1896...	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372\$465	2:771\$450	62:359\$100	9:909\$209
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
1898...	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679\$341	3:103\$340	67:491\$252	12:908\$243
1899...	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	62:479	9:144\$532	3:504\$400	69:135\$379	14:739\$175
1900...	212	7:701	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595\$625	4:745\$870	71:949\$756	14:873\$706
1901...	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991\$863	4:805\$870	72:263\$103	15:319\$213
1902...	212	9:139	22:606	128:582	160:327	3:405	102:268	11:091\$651	5:125\$630	75:235\$426	19:355\$597
1903...	212	9:252	22:884	130:175	162:311	2:924	108:306	11:729\$907	5:472\$760	79:007\$688	18:880\$685
1904...	212	9:269	22:912	130:434	162:615	3:266	121:047	11:578\$751	5:636\$690	79:124\$286	23:220\$306
Somma	2:744	108:345	285:267	1.362:615	1.756:227	29:986	867:023	110:822\$825	45:948\$820	870:649\$790	181:729\$047

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165^h,086, em 6

(a) Nestas verbas são incluídas:

- 1.º — As que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendimento
- 2.º — As importancias de garantia de juro liquidadas pelo Estado, desde 6 de setembro de 1891 para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a a extensão total provisória da linha para este effeito em 203^h,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

Em 1891 — 117 dias.....	.....
Em 1892 — todo o anno .....	.....
Em 1893 — idem .....	.....
Em 1894 — idem .....	.....
Em 1895 — idem .....	.....
Em 1896 — idem .....	.....
Em 1897 — idem .....	.....
Em 1898 — idem .....	.....
Em 1899 — idem .....	.....
Em 1900 — idem .....	.....
Em 1901 — idem .....	.....
Em 1902 — idem .....	.....
Em 1903 — idem .....	.....
Em 1904 — idem .....	.....

- (b) A verba annual da garantia de juro total da linha garantida é de 401:111\$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976\$075 réis, importancia de multas
- (c) Nesta importancia está incluída a de 12:805\$810 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno economico

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. —

DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
18:829\$321	42:497\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	— 19:254\$100	817\$252	— 370\$271	1:187\$523	1,45
45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	— 62:758\$294	571\$709	— 380\$353	952\$062	1,66
66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	— 33:393\$463	660\$001	— 171\$249	831\$250	1,26
69:195\$730	135:649\$107	310:711\$074	446:360\$181	165:015\$398	— 29:366\$291	639\$854	— 138\$520	778\$374	1,21
79:581\$491	150:295\$014	396:034\$352	546:329\$366	166:392\$196	— 16:097\$182	708\$939	— 75\$930	784\$869	1,10
91:271\$117	163:539\$426	402:911\$071	566:450\$497	152:620\$491	10:918\$935	771\$411	51\$504	719\$907	0,93
91:743\$821	166:851\$223	401:968\$085	568:819\$308	164:713\$068	2:138\$155	787\$034	10\$085	776\$948	0,98
85:886\$720	166:286\$215	402:040\$352	568:326\$567	163:583\$636	2:702\$579	784\$368	12\$748	771\$620	0,98
113:460\$240	197:334\$794	389:441\$143	586:775\$937	158:468\$875	38:865\$919	930\$823	183\$329	747\$494	0,80
121:284\$227	208:107\$689	404:096\$756	612:204\$445	166:737\$383	41:370\$306	981\$640	195\$143	786\$497	0,80
130:146\$574	217:728\$890	395:505\$316	613:234\$206	168:041\$038	49:687\$852	1:027\$022	234\$376	792\$646	0,77
151:218\$016	245:809\$039	366:738\$921	612:547\$960	165:820\$754	79:988\$285	1:159\$476	377\$303	782\$173	0,67
164:432\$023	262:320\$396	350:416\$096	612:736\$492	176:348\$969	85:971\$427	1:237\$361	405\$526	831\$834	0,67
155:969\$980	258:314\$472	354:242\$809	612:557\$281	161:478\$985	96:835\$487	1:218\$464	456\$771	761\$693	0,64
1.385:386\$712	2.437:765\$549	4.894:603\$212	7.332:368\$761	2.190:155\$934	247:609\$615				

de setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211^h,590, em 11 de maio de 1893.

do trafego annual.

portaria de 26 de março de 1892 para este effeito a extensão das duas secções em 157^h,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

.....	99:351\$135
.....	309:941\$570
.....	309:094\$735
.....	309:941\$570
.....(b)	395:135\$788
.....	401:111\$860
.....	401:111\$860
.....	401:111\$860
.....	388:306\$050
.....(c)	403:205\$450
.....	394:770\$810
.....	366:690\$661
.....	350:164\$836
.....	354:183\$764
	<u>4.884:121\$958</u>

devidas pela Companhia Real, liquidadas segundo o accordo de 11 de abril de 1896.
de 1899-1900.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DE

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1904. . .	70	6:208	11:648	52:160	70:016	2:096	50:830	3:869\$791	890\$510	27:782\$922	6:096\$141

Observações. — Esta linha, na extensão de 69^k,3842, foi aberta á exploração na sua totalidade em 15 de janeiro de 1904.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. ==

VENDAS NOVAS A SETIL

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	Fora do trafego	Totaes						
51:681\$894	85:560\$957	—	85:560\$957	119:160\$810	— 33:599\$853	1:222\$299	479\$997	1:702\$297	1,39

O Engenheiro Chefe de Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mapa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito próprio, no

Annos	Numero de kilometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello					
1877...	421	43:447	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	5014	-	452:604	5449	57:156	155
1880...	587	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389	8883	-	502:158	426	70:463	867
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099	5567	-	506:780	232	78:364	431
1882...	594	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672	1107	-	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	5059	9:472	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	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	608:616	878	105:885	939
1889...	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	358:870	75:193	450	11:202	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	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	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	681:952	731	137:538	515
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.127:885	17:883	430:979	71:485	786	33:565	704:231	105	136:977	090
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437	5034	31:997	697:268	838	143:548	684
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742	483	33:983	722:821	964	143:368	194
1896...	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	79:549	5047	39:687	758:870	5039	153:596	271
1897...	834	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226	262	42:726	809:384	952	166:157	950
1898...	834	134:747	322:332	1.193:605	1.650:684	28:527	546:720	84:968	763	44:658	819:265	904	189:346	710
1899...	834	123:036	304:519	1.179:362	1.606:917	34:879	612:991	85:241	945	47:034	799:671	852	197:425	584
1900...	843	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:540	658:319	90:836	623	61:322	879:279	491	209:410	670
1901...	846	146:439	347:690	1.397:999	1.892:128	39:003	720:463	97:445	658	64:222	897:780	5053	239:208	838
1902...	858	153:768	370:528	1.522:872	2.047:168	41:812	786:921	106:349	5060	69:703	926:789	976	265:742	366
1903...	876	155:500	387:561	1.640:299	2.183:360	45:966	803:705	110:937	415	73:324	959:918	955	287:101	570
1904...	885	160:673	412:362	1.813:083	2.386:118	45:737	810:391	109:971	911	72:958	997:735	674	278:123	251
Somma	20:363	2.758:760	6.664:904	26.896:366	36.320:030	591:939	11.840:716	1.933:126	214	739:210	18.882:515	976	3.867:013	949

(a) Nestas estações está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8,4, entre Porto (Campanhã) e Ermesinde, desde 8 de novembro de 1888 tambem a extensão do communs ao tráfego das linhas do Minho e Douro.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905. =

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1904

Rendimentos (líquidos de imposto)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometros	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
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\$078	997\$422	0,55
503:592\$293	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	1:883\$677	871\$327	1:012\$350	0,54
495:900\$578	1.120:743\$359	7:324\$580	1.128:067\$939	576:870\$945	543:872\$414	1:874\$152	909\$485	964\$667	0,51
510:900\$053	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	1:890\$026	904\$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	1.553:249\$508	11:515\$539	1.544:756\$047	773:382\$625	759:866\$883	1:988\$650	985\$560	1:003\$090	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:903\$359	803\$998	1:099\$361	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:888\$014	816\$152	1:071\$862	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:895\$213	780\$453	1:114\$760	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:929\$983	875\$207	1:054\$776	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$408	734:338\$179	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
897:152\$216	1.905:764\$830	43:216\$914	1.948:981\$744	995:374\$606	910:390\$224	2:285\$089	1:091\$594	1:193\$494	0,52
918:980\$297	1.916:077\$733	38:235\$045	1.954:312\$778	1.076:676\$751	839:400\$982	2:297\$455	1:006\$475	1:290\$979	0,56
991:803\$312	2.080:493\$473	35:527\$221	2.116:020\$694	1.125:040\$604	955:452\$869	2:467\$963	1:133\$396	1:334\$567	0,54
1.094:590\$060	2.231:578\$951	33:874\$461	2.265:453\$412	1.144:126\$073	1.087:452\$878	2:637\$800	1:285\$405	1:352\$395	0,51
1.228:439\$352	2.420:971\$694	22:759\$603	2.443:731\$297	1.263:708\$571	1.157:263\$123	2:844\$855	1:359\$886	1:484\$968	0,52
1.268:426\$348	2.515:446\$873	96:700\$754	2.612:147\$627	1.334:419\$158	1.181:027\$715	2:871\$514	1:348\$205	1:523\$309	0,53
1.217:845\$999	2.493:704\$924	12:816\$405	2.506:521\$329	1.479:912\$758	1.013:792\$166	2:817\$745	1:145\$527	1:672\$217	0,59
20.314:580\$910	43.064:110\$835	541:582\$756	43.605:693\$591	23.292:283\$493	19.771:827\$342				

ramal de Campanhã à nova Alfandega do Porto, ou 3^h, e desde 8 de novembro de 1896 também a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2^h, por serem troços

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito proprio, no con

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877..	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660	122:043\$340
1878..	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678	140:718\$922
1879..	506	69:734	171:323	692:413	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427	170:117\$376
1880..	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-5-	866:408\$201	173:114\$738
1881..	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627\$709	-5-	885:221\$535	165:614\$148
1882..	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	-5-	1.013:702\$622	184:688\$194
1883..	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	-5-	1.055:729\$884	193:437\$293
1884..	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	-5-	1.045:944\$220	202:198\$907
1885..	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	-5-	1.009:820\$013	183:433\$929
1886..	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518	226:819\$991
1887..	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$308	13:542\$020	1.356:183\$689	249:645\$422
1888..	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085	269:900\$676
1889..	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	1.641:317\$035	265:018\$118
1890..	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862	283:631\$214
1891..	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575	294:751\$286
1892..	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682	265:866\$035
1893..	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256\$701	46:167\$090	1.645:070\$343	274:101\$099
1894..	1:323	509:636	1.246:229	3.079:591	4.835:456	54:743	967:994	111:138\$287	46:425\$900	1.641:444\$209	281:852\$198
1895..	1:324	442:617	1.215:089	3.640:660	5.298:366	68:190	1.094:766	118:003\$777	51:555\$000	1.733:286\$400	290:477\$08'
1896..	1:326	443:672	1.478:877	4.302:946	6.225:495	58:236	1.233:686	124:695\$225	60:145\$130	1.833:165\$591	282:105\$885
1897..	1:325	379:899	1.492:497	5.349:247	7.221:643	60:631	1.246:516	133:173\$214	64:934\$850	1.917:764\$835	306:460\$642
1898..	1:325	549:603	2.054:696	6.250:044	8.854:343	76:569	1.276:924	142:805\$128	68:475\$830	2.093:084\$745	351:452\$000
1899..	1:325	610:835	2.314:616	6.009:308	8.934:759	78:489	1.579:630	152:637\$033	76:793\$890	2.219:415\$115	362:552\$480
1900..	1:325	630:028	2.371:612	6.147:526	9.149:166	79:518	1.791:052	160:578\$842	103:484\$600	2.300:803\$556	375:396\$966
1901..	1:325	661:138	2.439:140	6.578:304	9.678:582	83:832	1.844:606	166:801\$678	103:766\$000	2.356:944\$725	382:378\$530
1902..	1:325	659:362	2.376:406	6.691:788	9.727:556	105:986	2.334:897	169:975\$997	105:035\$210	2.410:263\$330	424:853\$294
1903..	1:325	699:618	2.486:338	7.146:848	10.332:804	125:692	2.603:744	176:595\$723	108:192\$410	2.463:038\$238	421:587\$979
1904..	1:395	757:243	2.294:201	7.675:075	10.726:519	107:793	2.643:265	189:340\$268	115:169\$970	2.618:270\$104	465:843\$641
Somma	29:223	9.856:899	30.169:098	86.008:882	126.034:879	1.386:951	30.984:341	2.988:829\$623	1.118:166\$040	44.384:288\$877	7.610:061\$384

(a) Nestas verbas estão incluídas as importancias das garantias de juro, pagas pelo Estado á Companhia Real, pela linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfa

Repartição de Caminhos de Ferro, 30 de agosto de 1905. =

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1904

Rendimentos (líquidos de impostos).				Despesas de exploração	Producte líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$422	2:689\$577	1:180\$845	0,31
1.052:461\$018	2.091:983\$957	9:000\$000	2.100:983\$957	658:871\$596	1.433:112\$361	3:831\$472	2:624\$748	1:206\$724	0,31
1.103:451\$626	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	3:727\$141	2:495\$134	1:232\$007	0,33
1.159:609\$590	2.358:000\$406	37:856\$755	2.395:857\$161	934:425\$308	1.423:575\$098	3:344\$681	2:019\$255	1:325\$426	0,40
1.228:924\$770	2.478:091\$947	30:326\$096	2.508:418\$043	952:194\$750	1.525:897\$197	2:982\$060	1:836\$218	1:145\$842	0,38
1.280:674\$671	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	3:043\$102	1:957\$831	1:085\$271	0,36
1.301:095\$289	2.494:349\$231	55:193\$124	2.549:542\$355	885:534\$846	1.608:814\$385	2:998\$016	1:933\$671	1:064\$345	0,35
1.375:658\$427	2.753:321\$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	3:993\$634	1:471\$439	1:522\$195	0,51
1.522:212\$790	3.419:013\$507	433:680\$583	3.852:694\$090	1.685:230\$773	1.733:782\$734	2:679\$478	1:358\$764	1:320\$714	0,49
1.584:092\$293	3.503:263\$735	449:272\$318	3.952:536\$053	1.640:764\$886	1.862:498\$849	2:682\$437	1:426\$109	1:256\$328	0,47
1.558:506\$046	3.481:802\$453	440:015\$906	3.921:818\$359	1.683:999\$147	1.797:803\$306	2:631\$748	1:358\$884	1:272\$864	0,48
1.673:944\$942	3.697:708\$423	527:657\$030	4.225:365\$453	1.733:817\$071	1.963:891\$352	2:792\$831	1:583\$302	1:309\$529	0,47
1.748:677\$850	3.863:949\$326	557:252\$556	4.421:201\$882	1.725:661\$432	2.138:287\$894	2:913\$988	1:612\$585	1:301\$403	0,44
1.896:965\$718	4.121:191\$195	536:417\$611	4.657:608\$806	1.917:451\$894	2.203:739\$301	3:110\$332	1:663\$200	1:447\$133	0,46
1.978:864\$004	4.423:400\$749	515:823\$052	4.939:223\$801	2.060:096\$695	2.363:304\$054	3:338\$415	1:783\$625	1:554\$789	0,46
2.152:454\$683	4.734:422\$278	522:697\$806	5.257:120\$084	2.139:909\$466	2.594:512\$812	3:573\$148	1:958\$122	1:615\$026	0,45
2.354:023\$087	5.030:223\$609	500:359\$838	5.530:583\$447	2.393:704\$562	2.636:519\$047	3:796\$395	1:989\$825	1:806\$569	0,47
2.509:624\$174	5.248:947\$429	472:881\$286	5.721:828\$715	2.492:935\$549	2.756:011\$880	3:961\$469	2:080\$008	1:881\$460	0,47
2.561:856\$199	5.396:972\$823	430:682\$035	5.827:655\$858	2.430:436\$641	2.966:536\$182	4:073\$187	2:238\$895	1:834\$291	0,45
2.771:665\$290	5.656:291\$507	395:642\$524	6.051:934\$031	2.514:448\$488	3.141:843\$019	4:268\$899	2:371\$202	1:897\$697	0,44
2.893:917\$577	5.978:031\$322	388:485\$717	6.366:517\$039	2.630:473\$277	3.347:558\$045	4:285\$327	2:399\$683	1:885\$643	0,44
46.463:696\$074	98.458:046\$335	7.296:903\$087	105.754:949\$422	41.957:808\$716	56.500:237\$619				

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mapa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito

Anos.	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	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\$978
1886...	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-	1:145\$490	83:689\$203	9:807\$305
1887...	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	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\$616
1889...	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839	12:043\$774
1890...	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049	15:152\$891
1891...	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$210	125:026\$506	18:422\$905
1892...	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899\$617	3:506\$340	121:204\$609	18:761\$656
1893...	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936	14:821\$213
1894...	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484\$176	3:808\$580	121:926\$877	16:320\$291
1895...	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963\$656	4:116\$740	128:983\$224	16:168\$602
1896...	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470\$495	5:257\$150	137:433\$560	17:352\$505
1897...	203	93:921	674:407	59:144	827:472	6:646	92:924	11:437\$132	5:812\$850	147:580\$555	18:137\$090
1898...	203	91:632	729:854	58:224	879:710	8:558	97:305	11:581\$971	6:137\$080	150:099\$861	22:660\$407
1899...	203	81:277	723:308	58:503	863:088	7:994	116:898	11:770\$182	6:696\$020	143:158\$470	22:324\$054
1900...	203	96:058	840:890	62:463	999:711	8:206	131:946	13:339\$515	9:928\$460	165:759\$757	23:392\$487
1901...	203	97:177	858:418	67:502	1.023:097	8:324	134:685	13:304\$913	10:065\$850	163:736\$797	23:150\$391
1902...	203	100:456	846:804	67:510	1.014:770	8:354	166:772	13:706\$392	10:401\$060	165:565\$482	23:564\$938
1903...	203	103:546	843:929	69:890	1.017:365	8:071	164:360	13:792\$043	10:261\$760	165:914\$156	23:826\$898
1904...	203	117:498	987:096	76:283	1.180:877	8:329	158:523	14:686\$944	10:706\$280	181:680\$242	24:984\$402
Somma	3:956	1.789:315	13.788:751	931:074	16.509:140	142:110	1.908:884	154:829\$291	101:409\$710	2.995:300\$391	388:352\$252

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas nestas verbas as importancias garantidas de juro pagas pelo Estado á Companhia Nacional pela linha ferrea de Foz-Tua a Miran

Repartição dos Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.==

proprio, no continente do reino, de via reduzida, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1904

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$733	367\$170	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	1:002\$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
19:851\$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\$829	208\$441	940\$398	0,82
17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	1:235\$444	360\$553	874\$891	0,71
22:291\$216	110:883\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	1:218\$495	349\$749	868\$746	0,71
23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	1:285\$841	396\$652	889\$189	0,69
29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	1:289\$761	454\$515	835\$246	0,65
44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	1:107\$752	294\$843	812\$909	0,73
50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	1:167\$414	360\$259	807\$155	0,69
50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	1:195\$669	442\$447	753\$222	0,63
59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	1:037\$692	352\$037	685\$655	0,66
67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	1:057\$308	401\$728	655\$580	0,62
75:408\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	1:055\$055	415\$786	639\$269	0,61
69:010\$526	207:257\$694	123:713\$599	330:971\$293	131:411\$419	75:846\$275	1:026\$028	375\$477	650\$551	0,63
72:655\$546	217:807\$372	122:675\$061	340:482\$433	131:697\$571	86:109\$798	1:078\$254	426\$286	651\$968	0,60
76:052\$891	230:838\$956	122:869\$245	353:708\$201	131:138\$660	99:700\$296	1:142\$767	493\$566	649\$201	0,57
81:042\$502	246:760\$147	121:849\$846	368:609\$993	138:074\$954	108:685\$193	1:215\$567	535\$395	680\$172	0,56
81:810\$155	254:570\$423	121:378\$894	375:949\$317	150:428\$989	104:141\$434	1:254\$041	513\$011	741\$029	0,59
98:927\$959	264:410\$483	112:509\$149	376:919\$632	158:623\$719	105:786\$764	1:302\$514	521\$117	781\$397	0,59
108:417\$748	297:569\$992	109:474\$718	407:044\$710	171:520\$278	126:049\$714	1:465\$862	620\$934	844\$927	0,57
111:497\$940	298:385\$128	109:327\$954	407:713\$082	170:757\$576	127:627\$552	1:469\$877	628\$707	841\$170	0,57
127:742\$828	316:873\$248	103:575\$517	420:448\$765	169:663\$260	147:209\$988	1:560\$951	725\$172	835\$779	0,54
128:816\$832	318:557\$886	101:292\$776	419:850\$662	175:600\$383	142:957\$503	1:569\$250	704\$224	865\$026	0,55
127:069\$342	333:733\$986	105:260\$129	438:994\$115	178:247\$923	155:486\$063	1:644\$009	765\$941	878\$068	0,53
1.592:224\$994	4.975:877\$637	1.829:856\$048	6.805:733\$685	3.087:388\$190	1.888:489\$447				

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mapa resumo estatístico do trafego de todos os caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral,

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitó	De sello		
1877...	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	-5-	1.214:912\$015	171:016\$036
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	-5-	1.289:246\$083	185:975\$552
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	-5-	1.319:351\$446	288:311\$101
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	-5-	1.403:166\$097	244:850\$225
1881...	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	-5-	1.436:294\$157	248:828\$814
1882...	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	-5-	1.597:533\$514	267:964\$327
1883...	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	-5-	1.648:596\$997	279:034\$793
1884...	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169\$813	-5-	1.672:036\$478	301:789\$812
1885...	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	-5-	1.615:802\$629	276:658\$786
1886...	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987	327:012\$425
1887...	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888...	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889...	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	183:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890...	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891...	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892...	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	1.489:799	182:949\$702	80:976\$400	2.434:092\$022	422:166\$206
1893...	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384	425:899\$402
1894...	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$173
1895...	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:655\$680	2.585:091\$588	450:013\$877
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714\$767	105:089\$380	2.729:469\$190	453:054\$661
1897...	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836\$608	113:474\$220	2.874:730\$342	490:755\$682
1898...	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355\$862	119:271\$500	3.062:450\$510	563:459\$117
1899...	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649\$160	130:524\$570	3.162:245\$437	582:302\$118
1900...	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754\$980	174:735\$510	3.345:842\$804	608:200\$123
1901...	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552\$249	178:054\$590	3.418:461\$575	644:737\$759
1902...	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	156:152	3.288:590	290:031\$449	185:139\$483	3.502:618\$788	714:160\$598
1903...	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315\$181	191:778\$191	3.588:871\$349	732:516\$447
1904...	2:483	1.035:414	3.693:659	9.564:441	14.293:514	161:859	3.612:180	313:999\$123	198:834\$960	3.797:686\$020	768:951\$294
Somma	53:542	14.404:974	50.622:753	113.836:322	178.864:049	2.120:700	44.733:942	5.076:775\$128	1.958:785\$804	66.262:105\$244	11.865:427\$585

Observações.— Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto do sello, de 26 de novembro de 1885, elaborado para janeiro de 1886.

(a) Desde o anno de 1897 são incluídas nestas verbas as importancias das garantias de juros pagas pelo Estado.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1905.==

em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1904

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pouca velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	3.685:265\$792	1.058:020\$613	1.598:256\$109	2:619\$602	1:576\$189	1:043\$413	0,40
1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	2:612\$680	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	2:727\$356	1:664\$936	1:062\$420	0,39
1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	2:687\$644	1:581\$494	1:106\$150	0,41
1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	2:610\$288	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	2:465\$894	1:400\$841	1:065\$053	0,43
1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	2:480\$585	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1.860:813\$800	3.753:275\$215	68:092\$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	5.248:266\$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\$974	2.607:987\$760	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
2.957:826\$375	6.583:736\$002	680:418\$860	7.264:154\$862	3.205:900\$290	3.377:835\$712	2:787\$356	1:430\$074	1:357\$282	0,48
3.170:362\$939	6.914:910\$494	673:442\$000	7.588:352\$494	3.375:209\$936	3.539:700\$558	2:927\$565	1:498\$603	1:428\$962	0,48
3.454:244\$147	7.408:287\$074	645:361\$777	8.053:648\$851	3.690:265\$444	3.718:021\$630	3:124\$541	1:568\$123	1:556\$417	0,49
3.715:712\$174	7.778:911\$508	616:083\$701	8.394:995\$209	3.807:819\$198	3.971:092\$310	3:276\$710	1:672\$743	1:603\$967	0,49
3.918:038\$379	8.134:817\$765	557:018\$155	8.691:835\$920	3.863:808\$472	4.271:009\$293	3:409\$395	1:790\$029	1:619\$366	0,47
4.168:908\$470	8.490:296\$266	593:636\$054	9.083:932\$320	4.024:468\$029	4.465:828\$237	3:531\$737	1:857\$666	1:674\$071	0,47
4.238:832\$918	8.805:470\$232	506:562\$251	9.312:032\$483	4.288:633\$958	4.516:836\$274	3:546\$303	1:819\$104	1:727\$198	0,48
68.370:501\$978	146.498:034\$807	9.668:341\$891	156.166:376\$698	68.337:480\$399	78.160:554\$408				

execução da carta de lei de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto do sello nos caminhos de ferro a contar tão somente de 1 de

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.