

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## ELECTRICIDADE E AUTOMOBILISMO

22.º DO 21.º ANNO NUMERO 502

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premlada 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 — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor  
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS PORTO, Engenheiro

Proprietario-director  
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção  
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

REDACTORES DE SECÇÕES :

Caminhos de ferro — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro  
Electricidade — Alfredo Kendall, Engenheiro

Automobilismo — Ricardo O'Neill, Engenheiro  
Commercio e Industria — Conse.º José M. d'Oliveira Simões, Engenh.

Representante exclusivo, para annuncios, em França e Inglaterra, LA RÉCLAME UNIVERSELLE — 12, Boulevard de Strasbourg, Paris

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
T. do Sequeiro das Chagas, 16-A

LISBOA, 16 de Novembro de 1908

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

### ANNEXO D'ESTE NUMERO

Elementos estatísticos dos caminhos de ferro da Portugal, de 1877-1906.

### SUMMARIO

	Paginas
A linha do Valle do Vouga, por J. Fernando de Souza	337
O trafego internacional	339
Parte official — Portarias de 23 de julho e 8 de agosto e decreto de 29 de outubro e alvará para a construção e exploração do caminho de ferro de Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva, do Ministerio das Obras Publicas	340
Tarifas de transporte	342
Estatística de 1907 das linhas do Sul e Sueste, por J. Fernando de Souza	342
A proposito do Cincoentenario — XLVII	343
<b>ELECTRICIDADE</b>	
O caminho de ferro de Filadelfia e Stratford	344
Tração electrica	345
<b>AUTOMOBILISMO</b>	
Motór (continuação)	345
Notas de viagem — II — Coimbra a Louzã — A villa, preciosidade a explorar — A Penacova — Uma villa encantadora — Alojamento detestavel — O Hotel Portugal em Penacova	346
Argus de la Presse	347
Caminhos de ferro do Canadá	347
Concursos de aeroplanos	347
Publicações recebidas	347
<b>Parte financeira</b>	
Carteira dos Accionistas	347
Boletim Commercial e Financeiro	348
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras	349
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	349
Linhas portuguezas — Valle do Vouga — Atraves d'Africa — Valença a Monção — Estação de Evora — Setubal á margem do Sado — Barreiro a Cacilhas — Pedras Salgadas a Vidago	350
Linhas estrangeiras — França — Brazil	350
Companhia Através d'Africa — Belatorio do Conselho de Administração	350
Arrematações	351
Avisos de serviço	351
Agenda do Viajante	352
Horario dos comboios	352

## A linha do Valle do Vouga

Ha 19 annos, em 11 de julho de 1889, foi feita a concessão de uma linha de Torre de Eita por Vouzella, Oliveira de Azemeis e Feira a Espinho com a largura de 1 metro, e com um ramal para Aveiro.

Procedeu-se desde logo aos estudos sob a direcção do eminente engenheiro Xavier Cordeiro, que poz toda a sua actividade e todas as suas economias ao serviço de aquella empresa de tão manifesta utilidade publica.

Uma linha, que de Vizeu siga pelo feracissimo e populoso valle do Vouga e contornando os ultimos contrafortes das serranias que separam o Vouga do Douro, venha encontrar a linha do Norte em Espinho, com uma bifurcação para Aveiro, constituirá um dos mais valiosos elementos do sistema da nossa viação accelerada. A densidade da população; a fertilidade do terreno, cuja productividade será enormemente aumentada por uma cultura racional esti-

mulada pela facilidade de transportes; o sal, o peixe e o mexoalho da região costeira; os artefactos de numerosas fabricas; os minerios de varios jazigos; as madeiras dos pinhaes que vestem as encostas densamente arborizadas; as relações commerciaes de Vizeu com o Porto facilitadas pelo encurtamento do percurso; esses e outros valiosos factores de trafego tem levado quantos se occuparam da linha do Vouga a augurar-lhe affoitamente auspicioso futuro.

Para construir porém 170 kilometros de linha em terreno accidentado, embora com via estreita e em condições de flexibilidade de planta que diminuam a importancia das obras, eram precisos avultados capitães.

O Estado limitára-se a conceder a linha sem subsidio. Mais tarde, a promulgação da lei de 16 de julho de 1899, que outorgava auxilios ás linhas complementares sob a fórma de cedencia de impostos e isenção de direitos de importação do material, habilitou o conselheiro Vargas a conceder em 1901 á empresa do Vouga essas vantagens, bem como a substituir a exigencia do deposito de 50:000\$000 réis do primitivo alvará pelo de 8:000\$000, previsto na base 5.ª da lei de 1899.

A despeito de porfiadas diligencias não se obtinham os capitães precisos, nem no paiz, baldo de iniciativa para empreendimentos d'esta ordem, nem no estrangeiro, onde os calculos de rendimento provavel de linhas em regiões desconhecidas são acolhidos com desconfiança.

A's diligencias do engenheiro Carrasco Bossa se deveu então a modificação da concessão em 1901, a realização do deposito, da qual dependia a validade da concessão, a aprovação do projecto, havia muito apresentado, pelo conde de Paçõ Vieira; e por ultimo a substituição da cedencia de impostos pela garantia de juro em condições favoraveis para o Thesouro.

Interveio então no assunto o engenheiro Proença Vieira, que pondo ao serviço de tão util empreendimento a sua intelligencia, a sua actividade, as suas valiosas relações no mundo financeiro, conseguiu, com extraordinaria perseverança e com fino trato, vencer todos os obstaculos que a falta de sequencia administrativa e o acanhado de vistas dos nossos governos opõem á realização de planos de largo alcance economico.

Conseguiu: a celebração de um contrato provisorio, em 1905, sobre as bases de garantia de juro obtidas pelo sr. Bossa; a formação de uma companhia concessionaria franceza, á testa da qual se encontra um dos mais illustres engenheiros francezes, Mr. Le Chatelier; o compromisso do governo regenerador de 1906 de submitter á aprovação das camaras o contrato provisorio; a apresentação d'este pelo governo que se lhe seguiu e ao qual foi difficil a principio fazer comprehender a solidariedade adminis-

trativa dos governos successivos perante os compromissos tomados; a aprovação do projecto de lei e a celebração do contrato definitivo; a emissão da primeira série de obrigações; um contrato de empreitada geral com Mr. François Mercier, cuja assombrosa actividade, energia e provada competencia, manifestadas na construção de numerosas linhas ferreas em França, bem como o credito de que goza no seu paiz, eram garantia de exito seguro.

Constituida a companhia, legalizada a garantia do juro, angariado o capital, não estava terminada a ardua tarefa do distincto engenheiro, ao qual foi ha pouco conferida a merecida graça do titulo de visconde de Assentiz. Era preciso promover a pronta aprovação dos novos projectos, proficientemente elaborados; remover as innumeradas dificuldades das expropriações, desde a legalização das plantas parcellares até os ineticaveis embaraços que a avidez inintelligente de certo grupo suscitava por todas as fórmulas; abreviar as interminaveis formalidades com que a custo era concedida a divisão de direitos, garantida pelo contrato.

Com extraordinaria rapidez foram construidos os primeiros 33 kilometros, de Espinho a Oliveira de Azemeis; dentro de dois mezes estarão igualmente concluidos mais 23 kilometros até Albergaria e activamente atacados os trabalhos do ramal de Aveiro.

Tive hontem occasião de percorrer em comboio aquelle primeiro troço de linha e, posso affirmá-lo sem receio de desmentido, ha muito que nenhum entre nós se abre á exploração tão completo e bem acabado na sua construção.

As terraplenagens estão construidas com largueza, tendo os taludes suave inclinação para evitar desabamentos e os aterros desafogada plataforma.

A balastragem deve ficar completa em trez ou quatro dias. Valletas e banquetas estão irrepreensivelmente regularizadas. Trabalham activamente 700 homens e mulheres nos acabamentos. Os edificios das estações estão construidos faltando apenas acabar o de Oliveira de Azemeis. As obras de arte, todas de cantaria e alvenaria, são primorosas de execução, merecendo menção especial tres passagens superiores de arco abatido e de encontros enterrados no talude da trincheira (*à culeés perdues*).

Para os aqueductos e canos de regas empregaram-se tubos de cimento e escorias, que permitem o estabelecimento rapido de obras d'arte correntes e a consequente celeridade das terraplenagens. A linha telefonica está assente, faltando apenas os aparelhos, que estão na alfandega.

Tem-se entendido e muito bem que, desde que um troço de linha está em condições de nelle se circular sem perigo, se deve abri-lo á exploração provisoria, facultando ao publico os beneficios da sua utilização, sem aguardar todos os acabamentos. Fazem-se mais largos os horarios, tomam-se as devidas precauções, mas começa-se mais cedo a utilizar se a linha.

Assim os troços de Pias a Moura, de Estremoz a Villa Viçosa, de Villa Real a Pedras Salgadas, para não citar muitos outros, abriram-se com meia balastragem ou menos, com a maior parte das estações por construir.

Podia o primeiro troço de linha do Valle de Vouga abrir em identicas condições, que só haveria motivo para aplaudir. Não succede porém assim. Infra e superstrutura estão completas e irrepreensivelmente executadas com solidez e perfeição. Nem a fiscalização, confiada á seriedade e competencia do illustre director fiscal, general Couceiro e do seu subordinado o sr. Antonio Queiroz por parte do governo e engenheiro Mr. Billema por parte da companhia, consentiriam imperfeições, nem elles se compadeciam com a honestidade, animo rasgado e proficiencia do habil constructor Mr. Mercier e dos seus engenheiros, Mrs. Chatains e Audigier. Não se tem poupado a trabalhos nem a despesas para uma construção modelar, subordinada a exigencias de uma boa exploração e ao mesmo tempo á modestia em

que se devem manter as installações de um caminho de ferro economico.

Segundo o mesmo sensato criterio estão sendo organizados os serviços d'exploração pelo seu chefe, o engenheiro mr. Prévault, que tem larga experiencia da especialidade.

E' verdadeiramente prodigioso o que Mr. Mercier tem conseguido fazer a despeito de dificuldades suscitadas por algumas expropriações. Obras de arte importantes tem sido executadas em dias, logo que se conseguiu entrar na posse de terrenos.

Tem-se fixado no solo portuguez centenares de contos em obras que vão ser o instrumento do progresso economico de uma região populosa, isto exactamente quando o nosso paiz é alvo de uma desalmada e insistente campanha de descredito nos mercados estrangeiros. No momento em que um crime nefando—que ficou impune e logo veio obter publica e imprudente classificação e apologia—nos acarreta a repulsão do mundo civilizado e determina sensível retraimento, ha uma Companhia e um homem que procurou desempenhar-se bizarramente dos seus compromissos; mais ainda, não trepida Mr. Mercier perante o empreendimento da construção da linha de Sobrado de Paiva e seu ramal, que sollicitou e obteve e cujos estudos vae mandar fazer.

Pois, segundo se diz, essa empresa e o seu empreiteiro geral tem sido objecto de uma campanha de diffamação, insistente, cavillosa, não recuando perante as mais ineptas calumnias, insinuada nos corredores dos ministerios, nos gabinetes dos ministros e porventura até nas antecamaras dos paços.

Nega-se a existencia de recursos; contesta-se a competencia do constructor, attestada por uma longa e brilhante folha de serviços, desnecessaria perante o muito e bem que em curto praso fez na linha do Vouga; diz-se que tudo está mal construido; insinua-se que as obras de arte estão prestes a desabar; segreda-se que a linha está mal pregada; por pouco se não taxa de mytho a existencia de 33 kilometros prontos para serem explorados.

Existe acaso esta campanha, empreendida por homens de cotação e de responsabilidade social, levados a taes extremos pela *auri sacra fames*? Não o posso crêr, porque a existir, seria, além de uma infamia, uma ineptia.

Contra factos não ha argumentos. Dentro de poucos dias irá uma commissão official de engenheiros competetissimos pronunciar o seu *verdictum*.

Póde aguardá-lo tranquilla a empresa e votar ao merecido desde diffamações calumniosas, se é que as ha.

\*

Vae El-Rei visitar a linha do Vouga no dia 23 do corrente.

A densa população de aquelle fertil e pittoresco tracto de terreno terá occasião de vêr e aclamar entusiasticamente o seu Rei.

Não virão fóra de proposito algumas rapidas notas descriptivas da linha.

Tem esta a sua estação privativa em Espinho, com as precisas installações do serviço de tracção e um apeadeiro quasi em frente da estação da Companhia Real.

Nos primeiros 7 kilometros, através de terreno plano e vestido de pinhaes, nada se mostra digno de menção, além da pequena estação de Oleiros.

Vae-se depois subindo até S. João de Vêr ao kilometro 14,2 encontrando-se ao kilometro 9,2 o apeadeiro de Paços de Brandão. Com ligeiras ondulações de perfil segue a linha até a estação de Feira ao kilometro 19,7 além da qual continua subindo até o apeadeiro da Arrifana ao kilometro 23,6 descendo depois para as estações de S. João da Madeira ao kilometro 25 e para a de Cocujães ao kilometro 29,7. Depois de transpôr a ribeira proxima numa ponte de 5 metros, sóbe-se quasi ininterruptamente até a estação de Oliveira de Azemeis ao kilometro 33.

A planta é flexuosa, como o exigia a mediana accidenção do terreno. Apesar d'isso, o raio das curvas não desce abaixo de 110 metros, sendo este limite attingido apenas em 3 ou 4 curvas.

O minimo intervallo entre curvas de sentido contrario é de 43 metros.

A rampa maxima é de 24 millimetros, aplicada apenas em alguns traneis, cuja extensão somma cerca de 3 kilometros.

As obras de arte correntes são innumeradas, bem como as passagens de nivel. As unicas obras de arte especiaes são a ponte de Cocujães, a que já me referi, e as tres passagens superiores, de bello effeito.

As terraplenagens nas proximidades da estação da Feira são importantes, havendo trincheiras que attingem a cota de 12 metros e aterros de 9 metros.

Os patamaes das estações tem, em geral, 250 metros de extensão.

As plataformas são amplas e desafogadas, com largas entrevias, que permitem o assentamento futuro de novas linhas de resguardo, se o desenvolvimento do trafego o exigir.

Os edificios são restrictos ao indispensavel, conforme o criterio de uma exploração economica, com o armazem contiguo ao edificio de passageiros, em condições de possível ampliação futura d'este. A sua construção é esmerada e de aspecto agradavel.

Os carris são de aço, com 12 metros de comprimento e cerca de 25 kilogrammas de peso, fixados por *tirefonds* a travessas de pinho creosotado e ligados por talas, das quaes a interior é de cantoneira.

A exploração vae ser feita com machinas-tender de tipo *ten-wheel*, tres eixos conjugados e bogie à frente, com 1,10 metro de diametro de rodas, 12 kilogrammas de pressão na caldeira e 38 toneladas de peso em serviço, possantes de mais talvez emquanto o trafego não attingir as proporções normaes. Está uma já montada, seguindo-se a montagem das tres restantes, que se encontram em Espinho. O restante material circulante está em caminho, servindo para a visita de El-Rei salões das linhas do Estado.

O serviço de construção tem sido feito com excellentes locomotivas *Carpet* e vagões pertencentes a Mr. Mercier.

A região percorrida pela linha é encantadora, sobre tudo nos arredores da Feira e desde a Arrifana até Oliveira de Azemeis, estação que serve a importante fabrica de papel do Caima.

É uma linha que os excursionistas devem visitar, mórmente quando estiver ligada com Vizeu e Aveiro.

A actividade que tem sido impressa aos trabalhos faz-nos esperar que em curto periodo terá sido levada a cabo a construção, vendo-se satisfeitas as aspirações e coroados de exito os trabalhos e esforços empenhados durante perto de 20 annos. A visita de El-Rei é a justa consagração da benemerencia de tal empreendimento.

13-11-908.

J. Fernando de Souza.

## O TRAFEGO INTERNACIONAL

Está reunida em Paris uma conferencia composta dos directores de todas as linhas ferreas interessadas no serviço directo entre Lisboa e Paris, tratando dos melhoramentos a introduzir neste serviço, tanto, e especialmente, no que se refere a passageiros como a mercadorias.

E, segundo nos dizem, entre os pontos discutidos figura o estabelecimento de carruagens directas entre Lisboa e Hendaya e adopção de uma larga publicidade a bordo dos grandes paquetes em viagem para Lisboa.

Pelo que se refere a mercadorias, trata-se de tarifas communs, directas e dos meios de empregar vagões de eixos intermutaveis, permitindo o transito de mercadorias

entre França e Portugal sem trasbordo algum nas fronteiras franco-espanholas.

Qualquer d'estas medidas, e outras que nos permittimos sugerir, são do mais valioso alcance para o desenvolvimento d'este trafego que é, sem duvida, da maior importancia, porque muitas são as relações de passageiros e artigos de commercio entre as capitaes da França e de Portugal, relações que o *statu quo* não é bastante para sustentar, porque, depois que foram estabelecidas as combinações hoje existentes, outros factores tem vindo depauperar este trafego, evitando o seu maior incremento pelas vias ferreas ás quaes elle pertence.

Seja dito desde já que consideramos as correntes de trafego sob o ponto de vista geografico, geometrico mesmo, se quizerem, mais do que pelo lado utilitario ou do habito consagrado.

Assim, da mesma fórma que o transporte de Londres a Lisboa o consideramos pertencente á via maritima; o de Paris pertence exclusivamente á via terrestre.

Ora, apesar d'isto, a mercadoria, emquanto que pela via maritima expedida de Paris, tem um só trasbordo no Havre ou em Cherburgo, pela via ferrea soffre-os em Irun, em Villar Formoso, e por vezes tambem em Bordeos e Pampilhosa.

Sobretudo os de Irun e Villar Formoso são já por si obrigatorios de demora causada pelas operações aduaneiras, sempre morosas e demasiadamente complicadas.

Já no congresso dos caminhos de ferro de Paris, em 1900, o representante da rede do Estado austriaco teve a espirituosa — e justa — ideia de classificar as alfandegas como « o maior inimigo dos caminhos de ferro », o que levantou na assembleia uma onda de approvação geral.

Essas operações nas fronteiras originam ás mercadorias demoras taes que a via maritima se torna a mais rapida, e sendo ella mais economica e com menos trasbordos, as linhas ferreas soffrem uma competencia enorme que as prejudica.

Artigos ha que, expedidos por pequena velocidade, não fazem o trajecto Paris-Lisboa, por caminho de ferro, em menos de mez e meio.

E a grande velocidade, fazendo o trajecto em 10 a 15 dias, é uma irrisão porque, representa a enorme celeridade de 5 kilometros á hora!

Para as pequenas encomendas creou-se o serviço rapido de messagerias pelo *sud-express*, mas cujos preços são elevados demais para serem accetos pelo commercio, e crearam-se depois as agencias de transportes directos, que pela sua má organização nada ou quasi nada tem beneficiado a situação.

A revisão, pois, das actuaes tarifas impõe-se, mas muito mais se necessita do vagão directo que, poupando operações de trasbordo, economiza tempo e evita prejuizos de avarias, extravios etc.

Pena será que a essa conferencia não assista tambem um delegado da alfandega espanhola, para que se estudasse o meio de simplificar até o extremo a escrituração das remessas em transito, visto que nada interessa ao fisco espanhol que ellas conttenham tal ou tal mercadoria, uma vez que ella atravessa simplesmente o paiz com destino directo.

Com o serviço de passageiros dão-se parecidos casos.

A via maritima offerece-lhes transporte em 1.<sup>a</sup> classe a £ 6, Lisboa-Paris ou vice-versa (actualmente uns 33\$600 réis) ou ida e volta £ 10 (uns 55\$600 réis), incluindo nestes preços a comida e fazendo-se o trajecto em 4 dias.

O caminho de ferro offerece bilhetes directos por 45\$300 réis, os simples, e 77\$000 réis os de ida e volta, não incluindo comida.

Não ha duvida de que o transito por terra é muito mais seguro, e algo mais rapido. Mas muitas pessoas ha que preferem a via maritima, menos quente, mais soce-

gada e que não as obriga a trasbordos e lhes offerece uma economia de 125000 réis, mais o custo da comida.

Accresce ainda que até ha um anno a via maritima obrigava a tirar passaporte, o que levava o melhor da economia que se fazia, e causava incommodos. Hoje, a não existencia d'esse inconveniente para o passageiro, transformou-se em prejuizo para as linhas ferreas ás quaes a via maritima está fazendo muito mais energica competencia.

Torna-se, pois, necessario diminuir a tarifa em, pelo menos, 25 %, o que daria 345000 réis, ainda superior á via maritima e obrigando aos gastos de comida, mas que, na maioria dos casos, seria acceto pelo publico, vistas as facilidades que a via ferrea offerece.

Mas o indispensavel tambem é a carruagem directa, evitando os trasbordos, incommodos sobretudo para senhoras ou pessoas que não conhecem a lingua espanhola ou a portugueza, os que não teem prática de viagens, as pessoas edosas ou doentes, movendo-se difficilmente, e as acompanhadas de creanças.

Outro beneficio que facilitaria as relações por caminho de ferro entre a França e Lisboa seria a ligação, em Medina de um comboio ido de Lisboa que alcançasse o n.º 9 da companhia do Norte que ali passa á 1 e meia da tarde.

Sendo a distancia, entre Lisboa e Medina, pela Beira Alta, de 643 kilometros, parece que um comboio saindo ás 8 da noute poderia, attingir aquella estação em 17 horas, o que representaria a marcha commercial de 38, que não sacrificaria nenhuma das linhas.

Assim o passageiro, de 1.ª ou 2.ª partindo de Lisboa ás 8 da noute do dia A chegaria a Paris ao meio dia de C ou apenas 40 horas de transito, contra 56 que hoje ha.

Em sentido contrario o comboio que parte de Paris ás 7,40 da noite passa em Hendaya ás 8 e meia da manhã, seguindo a Madrid e parando em Medina ás 6,46 da tarde. D'ahi a Lisboa em 17 horas daria a chegada ao meio dia seguinte, ou seja o trajecto total egualmente em 40 horas.

Prejudicaria isto o *sud-express*? Talvez um pouco se essa companhia persistisse em cobrar as elevadas sobretaxas que hoje se exige, em virtude das quaes o comboio *sud-express* é o mais caro da Europa.

Mas isso mesmo lhe serviria de correctivo, para melhorar o seu material e abaixar as suas tarifas, mais elevadas entre Hendaya e Lisboa do que em qualquer outro serviço de luxo.

Basta comparar que de Irun a Lisboa, 1.076 kilometros, se pagam 39,90 pesetas, mais 45500 réis, ou uns 125500 réis; emquanto que de Paris a Berlim, 1.103 kilometros, se pagam 31,50 francos, ou uns 75120 réis, como se vê da pag. 195 do guia *Sleeping-car*; de Berlim a Verona, 1.113 kilometros, 26,30 marcos, ou 75180 réis, cambio de hoje.

Modificado isto, o *sud-express* teria sempre a sua clientela, dos abastados que não querem ser incommodados, com passagem nas alfandegas, que preferem pagar mais para dormir commodamente e gosar dos confortos que offerece este trem de luxo.

Não queremos ser desagradaveis a esta companhia á qual, reconhecemos, Portugal deve serviços de valia, mas isso não nos impede que desejemos que ella reconheça que as suas sobretaxas precisam remodelação — e lh'o digamos francamente julgando até que nisso lhe prestamos serviço.

Finalmente é lamentavel que de Lisboa a Medina haja, pelo comboio ordinario, 27 horas e meia de transito, quando do Porto se vae ali em menos de 13 horas!

Se houvesse comboio que de Lisboa levasse ao Porto a alcançar o rapido do Douro, o caminho mais rapido para Paris seria pela cidade invicta.

Quasi que se dava o caso do personagem d'uma comedia que ia para França por Tavira.



## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 6 de janeiro do corrente anno, do troço da linha ferrea do Valle do Vouga, compreendido entre Oliveira de Azemeis e o Rio Vouga, na extensão de 28.970,67 apresentado pela respectiva companhia concessionaria: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, de 9 do corrente mez, aprovar o referido projecto, com excepção, porém, da sua planta cadastral, que deverá ser organizada em harmonia com o determinado em portaria de 2 de janeiro findo.

Paço, em 23 de julho de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a planta cadastral datada de 22 de fevereiro ultimo, do troço compreendido entre Aveiro e o rio Agueda, do ramal de Aveiro da linha ferrea do Valle do Vouga, apresentada pela companhia concessionaria da referida linha ferrea, cujo respectivo projecto foi aprovado em portaria de 8 de junho do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 30 de julho findo, aprovar a mencionada planta, com a clausula porém de que os terrenos expropriados em harmonia com a mesma planta só serão applicados ao serviço da linha e nunca poderão ser alienados.

Paço, em 8 de agosto de 1908. — João de Sousa Calvet de Magalhães.

Pedindo a companhia concessionaria do Caminho de ferro do Valle do Vouga que para construcção do troço do mencionado caminho de ferro compreendido entre Oliveira de Azemeis e o rio Vouga cujo projecto foi aprovado por portaria de 22 de setembro proximo passado, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno de vinha e lavradio pertencente a Joaquim Moreira da Silva, com a superficie de 1.669 metros quadrados, situada na freguezia e concelho de Albergaria-a-Velha, districto de Aveiro; e

Considerando que esta expropriação se acha compreendida nas disposições da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1858 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella que baixa com o presente decreto assinado pelo ministro e secretario de estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario de estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 29 de outubro de 1908. — REI — João de Sousa Calvet de Magalhães.

Eu El-rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido François Mercier licença para construir e explorar um caminho de ferro de via estreita, em leito proprio, entre Villa Nova de Gaia e Sobrado de Paiva e bem assim um ramal do mesmo caminho de ferro que partindo das proximidades de Crestuma sirva a estancia termal de S. Jorge, terminando nas proximidades de Villa da Feira ou S. João de Vêr, na linha do Valle do Vouga;

Considerando que a referida linha e ramal foram incluídos no plano de rede ferroviaria ao norte do Mondego por decreto de 8 de setembro do corrente anno;

Tendo em vista as vantagens publicas que resultarão da construcção d'esta linha e respectivo ramal; e

Usando da autorização concedida ao governo pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899:

Hei por bem conceder ao referido François Mercier ou á companhia que primeiro organizar a autorização que solicita para construir e explorar a mencionada linha ferrea e respectivo ramal, com as clausulas seguintes:

1.ª—A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

Os estudos e construcção de uma linha ferrea de via reduzida, em leito proprio, que partindo de Villa Nova de Gaia siga pela margem esquerda do Douro e passando pelas proximidades de Avintes e Crestuma termine em Sobrado de Paiva, e bem assim o

de um ramal d'esta linha que partindo das proximidades de Crestuma e servindo a estancia balnear de S. Jorge se ligue com a linha do Valle do Vouga, nas immedições da Villa da Feira ou S. João de Vêr; devendo ser esta linha ferrea e seu ramal completos em todas as suas partes com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de via, estações e officinas de pequena e grande reparação e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral todas as obras de construcção previstas ou imprevisas que forem necessarias para o completo acabamento da linha e seu ramal.

§ unico — A palavra empresa, sempre que fôr empregada neste alvará, refere-se ao concessionario François Mercier ou á companhia que primeiro organizar, em conformidade das leis e da autorização concedida neste alvará.

O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e aparelhos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessario para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

O estabelecimento de uma linha telegrafica ou telefonica ao lado da linha ferrea em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e aparelhos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro da mesma, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias. D'este cadastro será enviada copia ao governo no prazo de um anno, contado da data de abertura da linha á exploração.

2.ª — O projecto a apresentar comprehenderá: planta geral do traçado (escala de 1 para 5.000), perfil longitudinal (escala de 1 para 5.000 para os comprimentos e 1 para 500 para as alturas), perfis transversaes (escala de 1 para 200), planta cadastral (escala 1 para 1.000), perfil tipo de via (escala 1 para 50), dimensões e espaçamento das travessas (escala de 1 para 100), tipo de carris (escala de 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, aparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha e seu ramal (escala de 1 para 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros e de 1 para 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1 para 200 para os comprimentos superiores a 100 metros).

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descritiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carruagens para passageiros e vagons a empregar na exploração da linha.

3.ª — O projecto completo será apresentado no prazo de seis mezes, contados da data d'este alvará.

§ unico. No caso de se verificar a reclamação a que se refere a condição 5.ª, este prazo só começará a contar-se da data da sentença arbitral que julgar a reclamação.

4.ª — Aprovado o projecto fará a empresa, no prazo de um mez, a contar da data da portaria que o aprovar, tirar duas copias, que serão autenticadas na Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, sendo depois entregue uma d'ellas á empresa.

5.ª — A empresa terá a faculdade de introduzir no projecto aprovado pelo governo quaesquer modificações que na occasião da construcção julgar necessarias ou convenientes para melhorar o traçado da linha ou as suas condições de exploração, submetendo-as á approvação do governo.

6.ª — Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados pelo governo.

7.ª — A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nivel da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traineis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicados e devidamente justificados pela empresa na memoria descritiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do governo, mediante parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

8.ª — A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço.

A entrevia ou distancia entre duas vias será pelo menos de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

9.ª — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saúde publica.

10.ª — As estações deverão ser feitas de pedra ou tijollo. O seu numero e situação serão fixados pelo governo, sob proposta da empresa.

11.ª — Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim de seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo sistema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, com prévia approvação do governo.

12.ª — As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

13.ª — As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarneçadas de assentos. Havê-las-ha de tres classes pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagões de mercadorias e gados, as plataformas e restante material será todo de boa qualidade e solida construcção.

14.ª — O caminho será fechado, onde o Governo julgar indispensavel, por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas com barreiras de serventia, abrindo para fóra.

15.ª — A empresa construirá de pedra, ferro ou tejo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nivel em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que alguma d'essas obras devam dar passagem.

A substituição por outros dos materiaes indicados para as obras de arte dependerá da approvação prévia do Governo.

Os cruzamentos da linha com as estradas de 1.ª e de 2.ª classe, caminhos municipaes e vicinaes poderão ser de nivel, excepto nos casos em que nos projectos approvados forem designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagem de nivel em que o Governo entender que a frequencia de transito publico exige para a sua segurança a presença de guardas, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, abrindo para o exterior e a confiar a respectiva vigilância e manobras a guardas.

O pavimento d'estas passagens de nivel será estabelecido mediante prévia approvação da fiscalização do Governo, de fôrma a assegurar simultaneamente a facilidade da circulação nas estradas ou caminhos e a segurança da exploração da linha.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a 30 graus.

16.ª — Quando a via ferrea passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaducto não será inferior a 6<sup>m</sup>,60; sobre uma estrada de 2.ª classe a 6 metros, sobre uma estrada municipal a 5 metros.

A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 3<sup>m</sup>,50 e a altura do parapeito de 0<sup>m</sup>,70 pelo menos.

17.ª — Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaducto será de 6<sup>m</sup>,60; sendo districtal 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4<sup>m</sup>,50 comprehendidos os fossos.

A distancia vertical de intra-dorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

18.ª — Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipulados na condição 16.ª

A abertura do vão e sua altura acima das aguas serão determinadas segundo os casos particulares, com a approvação do Governo.

19.ª — Onde fôr indispensavel occupar com a linha ferrea, no todo ou em parte, o leito das estradas, serão estas, mediante approvação prévia do Governo, desviadas ou alargadas por conta da empresa de modo que fiquem completas e independentes da linha.

20.ª — A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas e de 4<sup>m</sup>,40 entre os pés direitos ao nivel dos carris; a altura acima d'este nivel até o intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5 metros.

A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ unico. O Governo, sobre proposta justificada da empresa, poderá autorizar a redução das dimensões fixadas no presente artigo.

21.ª — Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a feitura d'esta, a empresa construirá as precisas obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

22.ª — A empresa restabelece á e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspenso ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

23.ª — As aquisições que a empresa tiver a fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

24.ª — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou exploração da linha ficam a cargo da emresap.

25.<sup>a</sup>—Os trabalhos de construção deverão começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria de aprovação do projecto, devendo estar completo no prazo de dois annos, a contar da mesma data.

26.<sup>a</sup>—A linha só poderá ser aberta ao transitio publico com autorização do Governo e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

27.<sup>a</sup>—O Governo fará fiscalizar por agentes seus a construção e exploração da linha ferrea.

28.<sup>a</sup>—A empresa sujeitará á aprovação do Governo as tarifas de passageiros e de mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma sem nova approvação.

29.<sup>a</sup>—Os horarios e suas modificações, e em geral quaesquer condições de serviço, ficam dependentes de aprovação do Governo, e não podem ser annunciados ao publico pela imprensa, nas estações, ou por qualquer fórma, sem que essa approvação tenha sido dada.

30.<sup>a</sup>—As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo Governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

31.<sup>a</sup>—São prohibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que disserem respeito ao serviço do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

32.<sup>a</sup>—A empresa fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.<sup>o</sup> Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegrafos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias; as dimensões e pesos por eixo, compreendendo a carga das ambulancias, não excederão as do modelo maior e mais pesado empregado no serviço regular das linhas de via reduzida do paiz:

2.<sup>o</sup> Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de um compartimento em uma carruagem de 2.<sup>a</sup> classe, ou um espaço equivalente, para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.<sup>o</sup> Transporte de material dos correios, telegrafos e faroes;

4.<sup>o</sup> Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.<sup>o</sup> Transporte de empregados da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas e da Direcção Geral dos Correios e Telegrafos em serviço de inspecção e fiscalização, e dos funcionarios do Ministerio das Obras Publicas que o Ministro designar;

6.<sup>o</sup> Licença para a collocação de linhas telegraficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraficas ou telefonicas da linha ferrea.

(Conclue no proximo numero).

## TARIFAS DE TRANSPORTE

### Transporte de minerios no Sul e Sueste.

Foi modificada a tarifa para os minerios de cobre lavados elevando-se a 25.000 toneladas annuaes o minimo de que depende o bonus de 20 %, não se obrigando a administração a transportar mais de 150 toneladas por dia nos mezes de agosto, setembro e outubro e 300 toneladas nos restantes e sendo obrigatorio o embarque na ponte-caes.

## Estatística de 1907 das linhas do Sul e Sueste

Veio a lume a estatística do anno findo das linhas do Sul e Sueste, ha bastantes mezes concluida e cuja publicação, assás pronta, em vista da demora que infelizmente é uso nosso em subministrar ao publico dados estatísticos, não foi mais rapida por causa do tempo e cuidado que demanda a composição de tão crescido numero de mappaes numericos.

Ao analizar a estatística de 1906, registámos os melhoramentos consideraveis nella introduzidos. Com prazer notamos que a de 1907 representa um progresso sobre a anterior, mostrando o incançavel zelo do digno chefe de serviço, o sr. Carlos Vasconcellos Porto.

Constitue a estatística um volume de 110 paginas, primorosamente impresso, por fórma que faz honra á tipografia dos caminhos de ferro do Estado, não tendo inveja aos melhores trabalhos congeneres.

Os tres graficos das variações mensaes do trafego de passageiros, recovagens e mercadorias em pequena velocidade, foram vantajosamente substituidos por 5 mappas em que se encontram, por annos, desde 1870, os seguintes dados:

Tonelagem de cereaes, adubos, farinhas, minerios, carvão vegetal, cortiça, gados (numero de cabeças), a tonelagem total de grande e pequena velocidade, o numero de passageiros, o rendimento total e o rendimento kilometrico.

Para cada anno uma extensa faixa rectangular de altura proporcionada ás sommas que se pretende pôr em relevo, accusa por modo sensível a importancia do elemento respectivo do trafego. O conjuncto mostra por fórma irrecusavel o enorme e benefico influxo exercido pelos caminhos de ferro do Sul e Sueste na agricultura da região que serve e, de um modo geral, o extraordinario impulso dado á economia do paiz pela viação accelerada.

O grafico dos cereaes é particularmente interessante, porque mostra a periodicidade assás regular e a alternancia das boas e más colheitas com intervallos de 3 a 4 annos. Vê-se mais que a tonelagem média se mantém sensivelmente constante de 1870 a 1893 e que d'então para cá tem crescido rapidamente e acompanhado o incremento do uso dos adubos.

O grafico dos minerios accusa uma grande irregularidade de trafego, determinada pela vicissitude da exploração das minas de Mónges, Nogueirinha e Aljustrel.

O carvão vegetal cresce rapidamente até 1884 e muito mais lentamente d'então para cá.

O trafego de gados, tem crescido sempre, accentuando-se esse crescimento desde 1898, graças á reforma radical da tarifa, então feita.

A tonelagem de cortiças, que em 1907 contribuiu com 86:617\$520 réis para o rendimento das linhas, tem crescido sempre com pequenas vicissitudes, tendo um maximo de 5 em 5 annos. De 5.000 toneladas em 1870 a tonelagem elevou-se a 30.000 toneladas em 1907.

O movimento de passageiros e de mercadorias vem como o rendimento sempre crescentes, tomaram notavel incremento desde 1896, parallelamente ao desenvolvimento de cultura cerealifera pelo emprego dos adubos.

O rendimento kilometrico, apesar do aumento d'extensão da rede, tem crescido consideravelmente, o que mostra bem quanto são úteis novos afluentes e prolongamentos, que em si mesmos são pouco rendosos, mas que valorizam pelo seu tributo as linhas existentes.

Analizemos agora rapidamente os dados estatísticos relativos a 1907.

*Passageiros* — Venderam-se 905.181 bilhetes, sendo 356.491 de preço inteiro. O rendimento foi de 458:314\$174 réis, ao que ha que juntar 11:154\$825 réis de cobranças suplementares.

Desdobrando os bilhetes de ida e volta, chega-se no movimento de estação a estação a 1.022.580 passageiros, aos quaes ha que juntar 82.683 bilhetes de papel, que são os dos *tramways* do Algarve vendidos durante a viagem pelos conductores, na importancia de 8:533\$400 réis.

O percurso médio foi de 48,47 kilometros contra 44,39 em 1906.

A média de passageiros por comboio e kilometro desceu de 32,83 a 30,65. Em 1905 fôra de 33,20.

A relação entre os logares occupados e offerecidos foi de 21,4 % contra 22,1 em 1906.

As percentagens das classes foram as seguintes:

	1907	1906
1. <sup>a</sup> classe	4,38	4,41
2. <sup>a</sup> " "	18,60	18,16
3. <sup>a</sup> " "	77,02	77,42

Os melhoramentos introduzidos nas carruagens de 2.<sup>a</sup> classe explicam este aumento da respectiva percentagem.

As percentagens das classes relativamente ás importancias cobradas accusam a mesma tendencia.

	1907	1906
1.ª classe .....	15,70	16,82
2.ª " .....	28,06	26,83
3.ª " .....	56,23	56,35

Houve 202 assignaturas, que renderam 5:333\$010 réis.

Na via fluvial houve um movimento de 429.081 passageiros contra 439.163 em 1906.

As relações entre Barreiro e Lisboa concorreram com 201.903 passageiros contra 208.214 em 1906.

Nos bilhetes de papel dos *tramways* houve consideravel aumento: 82.683 contra 68.852.

Os bilhetes de banhos foram nas seguintes quantidades:

	1907	1906
Serviço interno.....	3.398	4.686
Serviço combinado.....	459	444

Os serviços extraordinarios (feiras, festas, passeios fluviaes, etc.) renderam 16:011\$575; em 1906 o rendimento fôra de 19:063\$940 réis.

O movimento em serviço combinado, que representa as relações com as outras linhas, foi o seguinte:

	1907	1906
Via Barreiro .....	2.477	1.317
Via Setil.....	21.643	21.013

A tarifa média foi 10,44; fôra 10,66 em 1906 e 10,32 em 1905.

*Bagagens e recovagens* — As bagagens attingiram 2.063 toneladas, a que ha a juntar 2.244 cães; estes numeros foram em 1906 2.299 toneladas e 2.238 cães.

O rendimento respectivo foi de 9:740\$260 réis.

As toneladas de recovagem foram as seguintes:

	1907	1906
Peixe.....	8.483	8.988
Creação .....	444	404
Fructas e hortaliças.....	1.234	2.119
Comestiveis diversos.....	1.818	2.638
Diversos .....	7.752	6.939
Total da recovagem.....	19.702	20.016
Metallico e valores (contos).....	723	436

Em serviço combinado houve o seguinte movimento:

	1907	1906
Via Barreiro .....	14	10
Via Setil.....	3.338	2.589

O peixe de Setubal contribuiu com 2.665 toneladas.

O rendimento de recovagem foi:

1907.....	112:903\$595
1906.....	118:790\$020

Os pequenos volumes, assim como os rotulos de taras devolvidas, deram logar a um rendimento de 14:739\$550 em vez de 13:507\$090 réis.

O aumento deu-se principalmente nos pequenos volumes, 12:489\$350 contra 10:973\$333 réis.

A tarifa média foi de 49,1, sensivelmente igual á de 1906.

O percurso médio foi de 105,6 kilometros contra 121,9 kilometros. A diminuição foi devida a menor trafego do Algarve.

Convém aproximar d'estes numeros os transportes de fructas e legumes verdes em pequena velocidade das estações do Algarve, que foram os seguintes:

1907.....	1.076 toneladas
1906.....	758 "

O aumento da pequena velocidade por effeito da acceção de transporte não corresponde á diminuição na grande velocidade, devida ás más condições climatericas do anno.

*Pequena velocidade* — O movimento foi o seguinte:

	1907	1906
Toneladas .....	398.093	407.400
Cabeças de gado .....	108.711	101.106

As principaes mercadorias attingiram as seguintes toneladas:

	1907	1906
Azeite .....	5.782	4.013
Adubos e estrumes .....	67.912	66.598
Carvão de pedra.....	22.466	33.590
Carvão vegetal .....	21.165	22.469
Comestiveis e especiarias.....	13.406	13.367
Farinhas.....	15.808	14.343
Trigo.....	44.683	52.158
Cereaes diversos.....	12.938	21.163
Cortiça .....	30.359	27.354
Forragens.....	18.682	14.190
Fructas verdes e seccas.....	6.791	5.621
Lã, linho e algodão .....	1.661	2.880
Legumes verdes e seccos.....	7.650	9.373
Madeiras.....	11.253	11.490
Marmores e pedras .....	2.595	5.033
Cal, tijolo etc. ....	4.585	6.074
Metaes.....	4.589	4.751
Minerios .....	18.489	17.408
Objectos manufacturados .....	10.557	9.334
Sal .....	5.123	4.726
Taras.....	6.889	5.058
Transportes de serviço.....	22.954	23.235
Vinho e derivados .....	11.935	9.683
Diversos .....	17.682	13.786

Os transportes de gado attingiram as seguintes cifras:

	1907	1906
Gado bovino .....	4.866	2.754
" cavallar.....	4.449	3.825
" caprino-lanigero.....	12.374	9.971
" suino.....	87.022	81.557

O rendimento da pequena velocidade foi de 769:607\$470 réis, captivos de impostos.

O percurso médio foi de 134,7 kilometros, sensivelmente igual ao de 1906. A tarifa média foi de 13,8 sem impostos.

Na via fluvial houve 8.555 toneladas em grande velocidade e 31.456 em pequena velocidade.

O serviço combinado deu logar ao seguinte trafego:

	1907	1906
Via Barreiro.....	40 tonel.	25 tonel.
Via Setil.....	38.838 "	35.570 "

A parte as variações, provenientes da influencia do anno agricola, a feição do trafego e a importancia relativa dos seus diversos elementos mantiveram-se sensivelmente constantes, tendo pois cabimento, em relação a 1907, as considerações que nos dictou a analyse da estatistica de 1906, levando ás mesmas conclusões.

As linhas do Sul e Sueste crescerão em importancia á medida que se construem os seus afluentes, sendo sobremodo auspicioso o seu futuro.

J. Fernando de Souza.

## À proposito do Cincoentenario

### Synopse dos Directores das linhas de Leste e Norte de Portugal

XLVII

Assegurada a homogeniedade dos membros do conselho de administração em Paris e em Lisboa, em favor da licitação pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, para a concessão da linha da Beira Baixa, o director Lefrançois assegurava não recear qualquer competencia, por isso que a maior parte de acções eram possuidas pelos que representavam a administração da Companhia.

Fixada data para a reunião da assembleia geral, Lefrançois veio de Paris a Lisboa, a fim de effectuar o deposito de fundos exigido pelo governo para a admissão ao concurso.

Contando com as receitas da exploração para completar a quantia fixada pelo governo, encontrou-se á ultima hora que faltavam 40 contos para perfazer a somma exigida.

Foi o administrador da Companhia, Antonio Pereira de Carvalho, comissionado pelo conselho de administração para obter essa quantia de qualquer dos bancos e banqueiros de Lisboa, que sob a garantia da Companhia Real se prestassem a um empréstimo a prazo curto da quantia precisa, ao que todos se recusaram, e só afinal e a muito custo, o Banco de Portugal anuiu ao pedido, salvando a Companhia Real de, por sua imprevidencia, deixar de ser admittida ao concurso.

Chegado o dia fixado para a reunião da assembleia geral, foi o chefe do trafego, que sempre era solicitado a destruir conflictos, desde a origem da instituição ferroviária em Portugal, e que naquelle momento nem sequer pensava intervir no que se preparava entre os litigantes, avisado a hora matinal, e da parte do director Lefrançois, para apresentar-se com urgencia no hotel Central, onde aquelle seu superior se achava domiciliado.

Chegado ali encontrou na sala do director Lefrançois, além d'elle e do administrador delegado Osborne de Sampaio, o conselheiro Segurado, secretario geral do Governo Civil de Lisboa e o chefe de policia Moraes Sarmiento.

O director Lefrançois vendo a surpresa do chefe de serviço do trafego, tratou logo de lhe dar a explicação do caso, communicando-lhe que se achava sob ordem de prisão, em consequencia de um antigo auto levantado pela Fiscalização, por parte do governo á exploração da rede Leste e Norte, quando Lefrançois era director effectivo e em que era acusado, de ter-se ausentado do paiz.

O chefe do trafego não poudo deixar de manifestar a sua indignação contra quem assim insidiosamente buscava meio de afastar da assembleia geral um adversario que representava o maior obstaculo aos seus contrarios.

Apezar de amigo intimo dos membros do sindicato adverso á administração da companhia, o seu procedimento, como agente superior da companhia, havia sido sempre pensada e conscienciosamente da maxima imparcialidade e isenção, na lucta que se travava.

Este procedimento, porém, que considerava desleal para com o director Lefrançois, levou-o a defendê-lo, para que estando elle presente na assembleia geral, fosse victorioso ou vencido, mas no campo legal e não por tal modo pouco decoroso, que a vingar traria grande desaire para os membros do sindicato adverso á administração da companhia.

Informado pelos agentes do Ministerio Publico o conselheiro Segurado e chefe de policia Moraes Sarmiento, de que só o juiz no tribunal da Boa Hora podia livrar de prisão o réo Lefrançois, admitindo-lhe fiança, e não se constituindo habitualmente o tribunal senão a hora tardia, em que Lefrançois ficaria impedido de tomar parte na assembleia geral, o chefe do trafego solicitou e obteve da condescendencia e amizade dos dois representantes da auctoridade, a estes desde logo acompanharem Lefrançois á Boa Hora, e em um trem de praça dirigiu-se a casa do Visconde do Rio Sado, que era o juiz que tinha a decidir o caso.

Levantava-se da cama o amavel e sempre benevolo Visconde de Rio Sado, e informado do que se passava, acompanhou logo, mesmo antes do seu almoço, o chefe do trafego ao tribunal da Boa Hora, onde, estabelecendo a fiança necessaria, libertou Lefrançois para poder tomar parte na assembleia geral.

Tão prontamente se resolveu por esta forma o obstaculo que se pretendia crear para afastar Lefrançois, que este apenas tinha o tempo necessario para se dirigir á estação do Caes dos Soldados, á hora estipulada para a sessão.

Lefrançois tentou protestar pela sua ausencia, attribuindo a força maior da insidia a sua não comparencia.

A isto obstou o chefe do serviço do trafego, tomando no proprio tribunal testemunhas de que se Lefrançois faltasse á sessão, essa falta só seria devida a culpabilidade

d'elle e não á falta de tempo para poder tomar parte na assembleia geral.

Não podendo contestar esta verdade, Lefrançois dirigiu-se do tribunal para a sala das sessões.

Do conselho de administração da Companhia Real fazia parte o distincto jurisconsulto Carlos Zeferino Pinto Coelho, que tambem era director e presidente do conselho de administração da Companhia das Aguas de Lisboa.

Na ultima assembleia geral d'esta companhia das aguas o dr. Pinto Coelho, para obstar a abusos de pseudo-accionistas que de ordinario são alugados para fazer opposição acintosa aos verdadeiros accionistas, estabeleceu que nenhum accionista seria admittido por procuração que não estivesse de accordo e conforme ás estipulações legaes do Codigo Commercial.

Os accionistas da Companhia Real, por sistema adoptado desde a origem da companhia, estabeleciam seus procuradores por uma simples declaração impressa, em que indicavam o nome do seu procurador, confirmando a sua declaração pela sua assignatura.

Reunida a assembleia geral e passando-se á verificação dos accionistas presentes, foram desde logo excluidos todos os que, como procuradores de accionistas ausentes, não apresentavam procuração legal pela forma estipulada no Codigo Commercial.

Quizeram os membros do conselho contestar esta exclusão, mas da parte contraria apresentavam a opinião do proprio membro do conselho dr. Pinto Coelho, e por esta forma a maioria dos accionistas de Paris foram excluidos, ficando a maioria constituida pelos membros do sindicato adversario ao conselho de administração que protestou mas não poudo obstar a que o novo grupo constituisse novo conselho.

Os accionistas excluidos estabeleceram litigio, mas intervindo o governo, foi o conselheiro Segurado obrigar o administrador delegado, sob pena de prisão, a dar posse ao novo conselho de administração.

O administrador delegado Osborne Sampaio, acobardado pela ameaça de prisão, foi acompanhado dos novos membros do conselho, Marianno de Carvalho, Fernando Palha e Francisco Van Zeller, declarar a todos os chefes de serviço que desde aquelle momento deixava de representar o conselho de administração, e que todos os agentes da companhia tinham de reconhecer como seus chefes os novos membros do conselho.



## Electricidade

### O caminho de ferro de Filadelfia e Stratford

Esta nova linha, ha pouco inaugurada, apresenta certas circumstancias que a tornam digna de attenção.

O mais interessante d'ella é que, sendo de tracção electrica, tem por competidora e rival, uma outra linha de tracção a vapor.

Esta competencia entre as duas linhas é, em ultima analyse a competencia entre os dois sistemas de tracção; por isso se tornou alvo das attensões dos technicos e dos financeiros, que procuram estudar as vantagens que um apresenta sobre o outro.

A linha méde 18 e meio kilometros, de dupla via mas trata-se agora de a prolongar, tambem em via dupla, até Parkesburgo, a 51 kilometros para além de Stratford.

As obras d'arte nesta linha, que são immensas por causa da exigencia legal d'ella não cruzar de nivel as estradas ou outras linhas ferreas já existentes, chegaram a trinta e quatro, e são todas de grande importancia pela difficuldade da construcção.

A energia electrica procede de uma estação geradora,

onde estão installadas duas turbinas de alternadores trifásicos de 2.300 volts, cuja corrente é modificada por transformadores estaticos a 19.200 volts, a qual por sua vez se transforma em uma sub-estação em corrente continua de 600 volts.

A corrente é communicada aos motores das carruagens por meio de um terceiro carril convenientemente isolado.

## Tração electrica

### Espanha

Foi solicitada a concessão de uma linha de tremvias, em Barcelona, ligando as linhas de Santo André e Horta, pelas ruas Roger, de Flor e Ausias March.

Foi aprovada a arrematação de uma concessão para linha electrica, em Madrid, desde a *glorieta* de Alonso Martinez a Chamartin de la Rosa.

### Austria

Foi pedida a concessão de uma linha electrica na comuna de Gozz.

### Argentina

Foi solicitada a concessão de um tremvia electrico aereo que ponha em comunicação a capital com as povoações suburbanas.

A via será collocada sobre viaductos metalicos ao longo dos jardins de Julio e Colon. Os comboios marcharão com a velocidade de cincoenta kilometros.

A rede será dividida em tres secções, para poder ser construida sem dependencia da conclusão total immediata. A primeira partirá da praça de Colon, seguirá pelo jardim de Julio, cruzará a linha do Central Argentino, passará pelo Pigeon Club, descendo em seguida ao nivel do terreno, por onde seguirá passando pelos hypodromos Argentino e Nacional e dirigindo-se ás estações de villegiatura de Martinier, S. Fernando e Tigre.

### Canadá

Em 1905 a extensão de vias ferreas electricas era de 793 milhas.

Durante o mesmo anno foram transportadas por estas linhas 203.467.317 pessoas.



# AUTOMOBILISMO

## MOTOR

(Continuação)

Os excentricos *comes* que, commandam as valvulas, fazem parte ou estão fixos por meio de pequenas cavilhas a um eixo cilindrico, que, tendo na sua extremidade uma roda dentada, que vae engrenar numa outra roda tambem dentada existente no topo da manivella ou cambota recebe d'esta o movimento.

As valvulas precisando, num motor a quatro tempos, abrir uma vez por cada duas voltas da cambota, deve o eixo que as commanda, marchar com metade da velocidade d'aquella, e para isso se obter, a engrenagem que na extremidade d'esse eixo está collocada, tem um numero de dentes duplo da roda dentada da manivella.

Esta engrenagem da manivella, precisa ser nella solidamente fixa, pois é a que tem de transmittir o movimento não só ás valvulas, mas tam  $\tilde{m}$  a todos os outros orgãos que se móvem quando o motor trabalha, taes como: induzido ou *volet* do magneto, distribuidor da *allumage*, bomba de circulação de agua etc. sendo essa transmissão feita, quasi sempre, por meio de outras engrenagens, semelhantes ás dos commandos das valvulas, e dizemos, quasi sempre, porque em muitos motores vemos o magneto accionado por uma corrente, a bomba de circulação de agua commandada por um volante preso na extremidade do seu eixo e que trabalha por attricto contra o proprio volante do motor, o distribuidor da *allumage* tambem com varios sistemas de commando, conforme os constructores etc.

Além d'estes orgãos a que nos referimos acima ha no motor outros que são na quasi totalidade dos casos accionados de forma diversa, taes por exemplo: o oleador e a ventoinha que são commandados geralmente por correias, trabalhando por attricto em rodas, *poullies*, enchavetadas nos extremos dos seus eixos, e nos extremos dos eixos que lhes transmittem o movimento.

Alguns constructores (mesmo a maioria), empregam o aço temperado ou o bronze para as engrenagens mais pequenas e a fibra para as rodas de maior diametro. Isto tem por fim tornar mais silencioso o trabalho do motor.

Geralmente estas engrenagens estão collocadas na parte interior do carter do motor; onde, como já dissémos trabalha a manivella; sendo por elle protegidas contra a poeira e outras causas estranhas de desgaste anormal, e formando ao mesmo tempo uma caixa para manter a substancia lubrificante em que devem trabalhar sempre mergulhadas para a sua duração ser mais longa. O carter que é geralmente de aluminio fundido tem portanto a forma necessaria para proteger todos os orgãos que precisam de resguardo e de lubrificação constante, e nelle existem tambem uns córtes apropriados onde vão assentar os bronzes ou rolamentos de esferas, em que trabalham os eixos da manivella e das outras arvores em movimento.

Este carter é feito de duas ou mais partes, perfeitamente ajustaveis nos seus bordos, para nelle se poderem montar os bronzes e os eixos que nelles trabalham, devendo ao mesmo tempo ser perfeitamente estanque a sua ligação ao cilindro, bem como a união das suas diferentes partes, para que o lubrificante, que ahi deve manter-se se não perca ou não vá espalhar-se na parte exterior do motor sujando-o e prejudicando o funcionamento d'outros orgãos.

No carter existem tambem de fundição umas saliencias e plataformas que depois de aperfeiçoadas e brocadas servem para assentar o proprio carter sobre o *chassis* e para supportar os diversos orgãos do motor taes como: o magneto, a bomba, as guias dos commandos das valvulas etc.

A vedação das diferentes partes (geralmente duas), que compõem o carter do motor faz-se, tornando muito planas as superficies dos bordos que devem ficar unidas, fazendo muito rigorosamente o ajustamento dos bronzes em que trabalham as arvores de movimento e empregando algumas vezes, pasta de feltro cortada ao feitio de um encaixe feito propositadamente em alguns bronzes. A vedação do assento do motor no carter faz-se quasi sempre, com papel bastante consistente.

### Espanha

O municipio da cidade de Barcelona resolveu tornar obrigatorio o uso de um taximetro registador nos carros automoveis de aluguer.

Esta medida vae ser brevemente posta em vigor.



## II

Coimbra a Louzã — A villa, preciosidade a explorar — A Penacova — Uma villa encantadora — Alojamento detestavel — O Hotel Portugal em Penacova.

Sempre foi Coimbra um bom centro de excursões, por estrada, ás quaes vem juntar-se agora a que se faz, por caminho de ferro, á Louzã, pela nova linha da companhia do Mondego. E' ella a grande novidade de Coimbra e a grande attracção dos excursionistas que ali vão.

O comboio sae da estação do caes das Ameias, onde chegam os da linha do Norte e vem passear pela avenida Navarro, que percorre em toda a sua extensão, urbanamente, vagarosamente, sem que isso faça medo aos peões ou cavalleiros, sem resguardo da linha, sem guardas, como um trem de familia.

Parece que estamos nos Estados Unidos — em S. Francisco, em Portland, em tantas outras cidades.

Unicamente a differença está em que não ha, em Coimbra, a infernal campainha na machina, nem a velocidade de 60 milhas á hora permittida na America como maximo (!) dentro das povoações.

No fim da avenida inflecte para a direita, e, pelo valle do Arregaça, ao lado do Mondego, vae até a ponte de Portella, onde atravessa este rio, continuando, em subida, até Miranda do Córvo, uma villasinha muito modesta mas bastante interessante.

Tomamos depois o caminho pela falda da serra de Louzã, que nos offerece bonitos pontos de vista, até que paramos na estação hoje extrema.

Uma rua de pequenas casas, algumas em nova construcção, conduz ao centro da villa onde, temos á direita a modesta hospedaria e para a esquerda a praça, ao fundo da qual a igreja de S. Domingos onde está o modesto tumulo de D. Catharina d'Athaide, a Nathercia inspiradora do nosso grande epico.

Um trem, por 15500 réis, leva-nos á dar uma volta na villa, que tem alguns bons edificios antigos, mas pouco interesse em si; a sua belleza está nos arredores, na subida á serra e no primoroso, extraordinario panorama que de lá se disfructa.

Ahi sentimos invadir-nos o desconsolo pelo abandono em que deixamos tantas preciosidades do nosso paiz, por falta de commodidades que convidem a ir admirá-las.

A estrada para a serra está apenas feita em parte, e essa mesma num estado de abandono lastimavel, que a torna intransitavel, no verão, pela poeira suffocante, e no inverno pela lama.

Resulta isto dos carros pesados que descem por ella, trazendo pedra para as construcções, e da falta de reparações e conservação que ali eram tão necessarias.

Além d'isso não está concluida, faltando-lhe um pequeno troço que a ligaria á de Pedrogão e Certã, e um ramal que conduzisse ao alto da serra.

Noutro paiz qualquer, d'aquelles onde as bellezas naturaes são valorizadas pelos poderes publicos, com o concurso dos quaes a industria particular tira d'ellas todo o proveito, e applicando-lhes capitaes e actividade as torna conhecidas com proveito para nacionaes e estrangeiros, a Louzã seria de ha muito um centro de attracção dos mais importantes.

Haveria para a serra não só estrada boa, bem tratada, como um ascensor ou carro electrico, que nos levaria ao

seu extremo mais elevado; e lá em cima um grande hotel, com o seu parque, a sua grande illuminação electrica, os seus concertos, theatro e outras diversões.

A Louzã nada d'isto tem; nem os governos teem pensado sequer em concluir-lhe a estrada, nem, que o saibamos, o deputado pelo circulo tem insistido por isso, nem os habitantes tratam, com afinco, de transformar aquella vida pacata, de villa provinciana em um centro animado e attraente.

Trata-se muito de politica; discute-se muito sobre partidos e assim se inutilizam as forças intellectuaes que melhor se empregariam em estudar os progressos da terra.

Outra excursão, obrigatoria, de Coimbra — essa em trem ou automovel — é a Penacova.

Esta pequena villa engastada num vallesinho delicioso entre duas curvas do Mondego, do qual a separa uma magestosa penedia antigamente denominada da Senhora da Guia, tornou-se mais notavel como ponto de excursão para d'ali se gosar o vasto panorama do poetico rio, desde que um dedicado collaborador do *Diario de Noticias* o sr. Manuel Emygdio da Silva, ali foi, de passeio, e tão encantado ficou com o local que em successivos artigos e insistentes noticias tratou de lhe enaltecer as bellezas.

E tanta foi a sua devoção por este logar que, por sua iniciativa e auxilio, de accordo com a camara municipal, se construiu, no alto do morro, um mirante (em que foi perpetuado o seu nome) inaugurado por uma brilhante festa local ha poucos mezes.

O caminho de Coimbra para lá é já de si encantador.

Sae-se pela estrada da Beira, nalguns pontos coberta de espesso arvoredado, seguindo-se o curso do Mondego desde a ponte da Portella, que se deixa á direita. A 10 kilometros vemos d'este lado, na outra margem, em pittoresca situação, as minas de Miravella.

A 15 kilometros passa-se a grande curva do Caneiro, onde á beira da estrada, perpendiculares ao rio, ha diversas casas que nos lembram as construcções de Albi ou de Nuremberg.

A 20 kilometros Rebordosa e logo d'ahi a pouco se vae avistando o promontorio atraz do qual se recosta languidamente, num leito de verdura, a pequena villa espreguçando para as duas encostas os seus braços, formados por vivendas particulares coquettemente escondidas entre jardins bem tratados.

E' no extremo d'um d'esses braços que se eleva, sobranceiro ao rio, á estrada, a um panorama immenso, de duzias de kilometros em redor, o novo mirante ha pouco construido.

A subida até a villa é já interessantissima, rodeando a estrada o monte, em forte rampa que nos leva ao largo principal.

De lá, de qualquer parte que se olhe, o horisonte abre-se immenso sobre aquelle formosissimo valle ao fundo do qual o Mondego caracoleia sereno e brando como o descreveu o poeta.

Tem tudo isto, e muito mais encantos, Penacova, mas falta-lhe alojamento para os forasteiros que os vão admirar.

Uma modesta taberna que serve uns almoços indigeriveis ou iningeriveis; outra que nos dizem ainda peor (?) e eis tudo.

A camara municipal nos dirigimos, á falta de associação particular a quem o façamos. Acabou ella os seus trabalhos da ereção do mirante que ficará como monumento da sua gerencia; nova camara está eleita — a mesma gente ou outra, pouco nos importa.

Pois trate de promover a fundação d'um hotel — um só que seja, pequeno que seja, mas que seja limpo, que nos dê uma alimentação modesta mas bem feita, e nos offereça um leito de macios colchões e lençoes lavados, em vez da comida que lá nos deram e do desalinho da casa que está a pedir letreiro na porta dizendo: — aqui não habitarás.

Ha em Penacova gente abastada e amiga do seu torrão natal, cremos mesmo lembrar-nos de que houve quem tivesse a ideia de construir um pequeno hotel.

Por uma ou outra fórma constituam uma sociedade; dê a camara o terreno, construam, mobilem e entreguem a exploração a um empresario *que saiba* receber hospedes.

Tirarão lucros effectivos do dinheiro que empregarem e tirarão, para a sua terra muito maior interesse, porque attrairão o forasteiro.

E sem tirar a primazia a quem justamente a tem, cá estamos prontos a fazer o reclamo, gratuitamente, entusiasticamente ao pequeno e elegante *Hotel de Portugal*, de Penacova.

### Argus de la Presse

Este antigo serviço de informações, cujo edificio um violento incendio destruiu ha cerca de seis mezes, achase agora completamente reorganizado e reinstalledo no Faubourg Montmartre, Paris.

O Argus da Imprensa nunca interrompeu a sua publicação tendo funcionado sempre as suas secções, o Argus do «Jornal Official» e os «Archivos da Imprensa», como antigamente.

### CAMINHOS DE FERRO DO CANADÁ

Segundo uma estatística publicada pelo *Bulletin de la Chambre française du Montreal*, a extensão da rede da via ferrea do Canadá, em 1907, era aproximadamente, de 37.000 kilometros.

Durante o anno de 1906 transportou 25.288.723 passageiros, e 60.893.957 toneladas de mercadorias.

### Concursos de aeroplanos

Annuncia-se para setembro do anno proximo um concurso de aeroplanos, em Brescia, coincidindo com a exposição de electricidade.

Em Bolonha, por ocasião das proximas corridas de automoveis realizar-se-ha tambem um concurso do mesmo genero.

### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Grande album artistico, litterario e annunciador.**—Da empresa da revista *Brazil-Portugal* recebemos um exemplar do album-annunciador que fez publicar ultimamente, consagrado á exposição nacional do Rio de Janeiro.

E' uma obra que dá honra á empresa do *Brazil-Portugal* e ás artes graficas do paiz.

A edição foi feita na «Editora», do largo do Conde Barão, que mais uma vez faz juz á reputação que desfructa.

Edição luxuosa, *in folio*, intercallada por numerosissimas fotogravuras reproduzindo pontos pitorescos de Portugal e do Brazil, quadros portuguezes e brasileiros, edificios dos dois paizes, figuras em evidencia, etc., é propria para na exposição brasileira mostrar a perfeição e esmero a que chegou em Portugal a tipografia, litografia e a fotografia.

O texto é formado por annuncios artisticamente compostos, com esplendidas fotogravuras, intercallados com artigos em prosa, poesias, charadas, contos mudos, etc.

Agradecemos a offerta.

**Almanach Bertrand.**—Recebemos um exemplar d'este almanach, correspondente a 1909, o decimo anno da sua publicação, editado por José Bastos & C.<sup>a</sup>.

Coordenado por Fernandes Costa não poderia deixar de

ser um interessantissimo livrinho, onde a par das informações obrigatorias nos almanachs, se encontra um delicioso repositório de contos, anedoctas, receitas, poesias, charadas, problemas, etc.

Livro preciso para estas longas noites de inverno, em que á roda da mesa do serão, se misturam os fios de ouro das cabeças infantis, com os fios de prata das avós encanecidas; tanto umas como outras encontram ali um passatempo em que se encontra simultaneamente o deleite e a lição.

Agradecemos o exemplar que nos enviaram.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Amortização do 1.º semestre de 1908

960 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau.

3.672	—	5.912	—	5.925	a	5.927	—	6.125	a	6.134	—	12.428	a	12.431
—	12.994	—	13.070	—	13.071	—	13.538	a	13.540	—	13.628	—	13.714	
—	14.048	—	14.481	—	14.912	a	14.915	—	14.924	—	14.935	—	14.936	
—	16.107	—	17.169	—	18.814	—	19.129	—	27.020	—	27.021	—	30.315	
—	32.579	a	32.583	—	34.964	—	34.954	a	34.956	—	34.985	—	35.004	
—	35.005	—	37.320	—	38.430	—	38.431	—	38.433	a	38.454	—	38.495	
—	38.693	—	38.694	—	38.808	—	38.809	—	38.843	—	38.844	—	39.822	
—	42.379	—	42.380	—	42.514	—	42.942	—	43.936	—	44.045	—	44.348	
—	45.888	—	46.214	—	46.741	—	48.912	a	48.925	—	49.180	—	49.181	
—	49.187	—	49.188	—	51.734	—	51.735	—	53.997	—	54.627	a	54.629	
—	55.622	—	56.319	—	58.641	—	58.642	—	59.614	a	59.617	—	61.031	
—	61.032	—	63.161	—	63.451	a	63.453	—	70.378	a	70.384	—	70.882	
—	70.918	—	71.529	a	71.531	—	71.611	a	71.620	—	71.930	—	73.742	
a	73.750	—	80.258	—	82.163	—	84.701	—	84.702	—	85.153	—	85.194	
a	85.200	—	85.531	a	85.534	—	85.536	a	85.538	—	114.436	—	136.974	
—	138.701	a	138.706	—	140.838	—	142.088	—	144.661	a	144.667	—	—	
—	146.086	a	146.097	—	147.190	a	147.192	—	148.241	a	148.243	—	—	
—	148.532	—	148.533	—	148.803	—	148.804	—	148.894	a	148.897	—	—	
—	148.903	—	148.904	—	149.448	—	149.797	—	149.833	—	149.834	—	—	
—	151.040	—	152.616	a	152.625	—	153.786	a	153.800	—	154.169	—	—	
—	154.736	a	154.741	—	165.255	a	165.262	—	166.715	—	166.716	—	—	
—	170.016	—	171.031	—	171.098	—	172.720	a	172.726	—	173.887	—	—	
—	173.888	—	177.271	—	177.272	—	177.426	—	177.768	a	177.785	—	—	
—	178.259	—	180.169	—	180.990	a	180.995	—	181.784	—	181.785	—	—	
—	182.103	—	182.339	—	183.423	—	189.853	—	189.854	—	195.359	—	—	
a	195.364	—	195.387	a	195.401	—	195.688	—	195.689	—	200.524	—	—	
—	200.614	a	200.615	—	201.397	—	202.378	a	202.382	—	202.491	—	—	
a	202.500	—	203.456	—	203.496	a	203.500	—	204.552	—	204.553	—	—	
—	204.657	—	205.753	—	205.756	—	206.300	a	206.304	—	207.827	—	—	
a	207.837	—	208.156	—	208.412	—	208.413	—	212.047	—	212.048	—	—	
—	212.487	a	212.495	—	214.143	—	214.144	—	216.158	—	216.200	—	—	
—	216.668	a	216.670	—	217.005	a	217.019	—	217.795	—	217.796	—	—	
—	220.323	—	221.705	—	222.511	—	222.512	—	224.913	—	225.430	—	—	
—	225.431	—	225.457	—	225.459	—	226.496	a	226.498	—	228.486	—	—	
—	228.494	—	228.549	—	229.372	a	229.383	—	231.429	a	231.433	—	—	
—	231.718	—	231.719	—	232.899	—	232.900	—	233.813	a	233.818	—	—	
—	234.307	a	234.323	—	236.048	a	236.050	—	238.343	—	238.377	—	—	
a	238.379	—	240.490	—	242.201	a	242.204	—	243.265	—	245.302	—	—	
a	245.307	—	246.182	—	246.805	—	246.806	—	247.782	—	248.304	—	—	
—	252.608	a	252.610	—	252.618	a	252.623	—	253.746	—	253.960	—	—	
—	253.961	—	254.535	—	255.010	—	255.011	—	255.675	—	256.527	—	—	
—	258.364	a	258.367	—	258.745	—	258.746	—	260.858	—	263.004	—	—	
a	263.009	—	263.502	—	265.439	—	265.450	—	265.456	—	266.247	—	—	
a	266.250	—	266.471	—	266.506	a	266.509	—	267.297	—	267.390	—	—	
a	267.392	—	268.015	a	268.025	—	268.411	—	268.780	—	268.917	—	—	
—	268.918	—	269.495	—	269.496	—	270.318	a	270.320	—	270.555	—	—	
a	270.564	—	271.425	a	271.435	—	273.441	a	273.448	—	273.660	—	—	
—	274.235	—	274.236	—	276.142	—	276.143	—	276.210	—	278.426	—	—	
—	278.503	—	280.759	—	281.354	—	283.258	—	283.366	a	283.368	—	—	
—	285.196	—	285.538	a	285.540	—	286.442	—	287.848	a	287.862	—	—	
—	288.883	—	291.459	—	291.460	—	291.481	—	291.761	—	291.935	—	—	
a	291.939	—	292.105	—	295.194	a	295.198	—	295.227	—	295.228	—	—	
—	295.787	—	301.002	—	301.003	—	301.090	—	303.597	a	303.608	—	—	
—	304.459	a	304.461	—	304.861	—	304.862	—	307.507	—	307.928	—	—	
—	307.929	—	308.650	—	308.794	a	308.798	—	308.865	—	309.585	—	—	

— 311.101 — 311.102 — 312.008 a 312.010 — 312.702 — 313.054
— 313.286 — 313.777 — 314.930 a 314.932 — 314.974 — 315.237
a 315.239 — 316.093 a 316.133 — 316.183 a 316.190 — 317.769
— 317.770 — 317.772 — 317.783 — 322.988 a 322.996 — 323.867
— 324.021 — 324.022 — 324.115 a 324.117 — 324.121 — 324.259
a 324.270 — 324.819 — 324.975 — 324.976 — 325.259 — 325.263
— 325.724 — 325.825 — 325.870 a 325.872 — 327.670 a 327.672
— 329.763 — 329.764 — 330.046 — 330.982 — 332.116 — 332.742
a 332.752 — 334.270 — 334.271 — 334.469 a 334.473 — 334.991
a 335.000 — 336.712 a 336.714 — 337.590 — 338.662 — 341.647
a 341.653 — 341.806 a 341.810 — 341.844 a 341.849 — 342.886
— 342.887 — 346.745 a 346.753 — 347.001 — 348.781 a 348.795
— 354.059 — 354.060 — 354.491 — 354.633 — 354.634 — 354.756
— 354.757 — 357.598 — 357.890 a 357.894 — 358.835 — 358.836
— 358.891 — 361.329 a 361.332 — 361.335 — 361.841 — 364.889
— 365.653 — 368.118 — 368.119 — 370.142 — 370.160 — 370.807
a 370.809 — 372.897 — 372.898 — 373.516 — 373.607 a 373.614
— 374.572 — 375.850 a 375.852 — 377.172 — 379.212 — 379.713
— 379.998 — 379.999 — 382.379 — 383.117 — 383.640 a 383.643
— 383.839 — 384.294 — 388.610 a 388.613 — 388.702.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 29 e seguintes.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 14 de novembro de 1908.

A quinzena que hoje finda foi assinalada pelo recrudescimento da insolente campanha diffamatoria que ha tempos a esta parte a imprensa estrangeira voltou a fazer contra o nosso paiz.

A critica feita pelos jornaes que entram na campanha baseia-se em alguns factos verdadeiros e de conhecimento publico, como seja, por exemplo, a operação que o governo ultimamente contrahou sobre o penhor das 72.718 obrigações da Companhia Real — 1.º grau — que existiam na posse do Estado. Mas a pormenorização feita pelos mesmos jornaes de certos detalhes da nossa situação financeira leva-nos a crer que por detraz da campanha difamatoria contra Portugal se acha escondido algum *desinteressado* patriota ou algum banqueiro ou grupo de banqueiros interessados no descalabro das nossas finanças e que para melhor partido tirarem das dificuldades que o paiz atravessa, estão promovendo e animando essa propaganda que tanto affecta o nosso credito e os nossos interesses.

Não são já sómente os jornaes financeiros que se occupam da nossa situação; tambem tratam do assunto varios jornaes politicos, alguns dos quaes, teem, como é sabido, a sua secção financeira alugada a poderosas entidades da alta finança.

Alguns dos nossos collegas da imprensa diaria teem inserido já traduccões e resumos dos artigos lá fora publicados, criticando desfavoravelmente a situação do nosso paiz.

Deante de nós temos neste momento *coupsures* de alguns d'esses artigos, publicados no *Journal des Debats, L'Action, Gaulois, L'Information, Commerce et Industrie, Moniteur des Finances, Journal Financier Français, Revue Economique et Financière, The Financial News*, etc, destacando-se *La Patrie* que encima um telegramma de Lisboa, com o seguinte titulo, em grandes letras: « *Banqueroute du Portugal* ».

Temos igualmente sobre a nossa mesa de trabalho *Le Moniteur des Tirages Financiers*, que em artigo editorial, assinado por G. Maurel, se occupa desenvolvidamente do estado das finanças portuguezas.

Referindo-se á nota das disponibilidades do governo portuguez que lhe foi enviada pelo nosso agente financeiro em Paris, diz o referido jornal:

« Que importa, com effeito, que Portugal tenha em caixa com que occorrer ás suas necessidades immediata de thesauraria, se não poude satisfazê-las até agora senão por meio de emprestimos, e se o emprestimo é d'ora avante impossivel? E accrescenta:

« A crise actual é o resultante da politica financeira, economica e monetaria que tem sido seguida pelos diversos generos que se teem succedido no poder, tendo-se agravado com a falta de confiança e impressão geral d'instabilidade que os acontecimentos de fevereiro, accentuaram. »

Passando em seguida á analyse das contas dos ultimos annos, diz que a administração financeira do nosso paiz, depois do convenio de 1902 com os crédores externos é inteiramente digna de censura.

Convém aqui accrescentar, a bem da verdade, que a administração das nossas finanças não é só digna de censura desde 1902 para cá, mas desde ha 30 annos, pelo menos, a esta parte, e que se tornou verdadeiramente criminosa desde as leis de salvação publica de 1892, visto que longe de aproveitarem a lição, os governos que se seguiram ao ministerio Dias Ferreira não fizeram senão reincidir na falta de escrupulos que havia caracterizado as administrações anteriores áquella data. Isto salvo as honrosas ex-

cepções do estilo, sendo de justiça mencionar os esforços persistentes, iniciativa intelligente e boa vontade d'acertar que na gerencia da pasta da fazenda manifestaram, principalmente, os srs. Fuschini, Anselmo d'Andrade e Teixeira de Sousa.

O auctor do artigo a que nos estamos referindo diz, em seguida, que ao deficit apparente de 1.404 contos que accusam as contas do exercicio de 1906-1907, se deve juntar a verba de 2.476 contos, producto da venda de titulos, que constitue um verdadeiro emprestimo, e declara não compreender as explicações dadas no relatório do ministro acerca de um dos mais elevados capitulos de receitas, intitulado « compensações de despesas » e que na conta de liquidação provisoria figura pela quantia de 10.148 contos.

Refere-se depois, de passagem, ao exercicio de 1907-1908 sobre cujos resultados provisionarios diz ser um tanto confuso o relatório do ministro, notando que, por agora, ha já a registrar um deficit de 1.624 contos.

Com respeito ao orçamento de 1908-1909, diz que o deficit apparente é de 1.351 contos, devendo ser, de facto, de 3.148 contos, visto que se vão buscar ao emprestimo receitas extraordinarias.

Analizando a divida flutuante, refere que ella augmentou, desde 30 de junho de 1907 a 30 de abril de 1908, 3.517 contos, acrescentando que este augmento provem de emprestimos internos, d'onde o articulista conclue que, ha já um anno, os nossos governos não encontraram facilmente credito nas praças estrangeiras.

Trata o articulista, em seguida, da divida consolidada, cuja importancia se elevava, em 1 de abril ultimo, a 531.573 contos. O encargo annual é de 15.316 contos que, juntos a 3.158 contos, importancia approximada dos encargos da divida fluctuante, prefaz a somma de 18.474 contos, o que corresponde a 30 p. c. das receitas.

Pelo que respeita á situação economica é o auctor do artigo do *Moniteur* de opinião que não se tem agravado, mas que não apresenta melhora. Em 10 annos a cifra da importação augmentou 42 p. c. (41.000 a 60.000 contos), ao passo que o valor da exportação se manteve em 30.000 contos. O deficit da balança commercial é felizmente contrabalançado por um certo numero de elementos, dos quaes o mais importante consiste nas entradas de ouro, provenientes do Brazil.

Referindo-se ao escasso desenvolvimento industrial do nosso paiz, pergunta o articulista a que é devida esta mediocridade industrial, tratando-se d'um paiz tão ricamente mineralizado e em que ha tão poucas empresas mineiras, acrescentando que, seja como fór, esta situação commercial desfavoravel constitue para o sistema monetario de Portugal, que é baseado no papel-moeda com curso forçado, um perigo permanente. Diz ainda que a moeda nacional contém em si mesma um germen de depreciação, visto que a circulação de notas no valor approximado de 70.000 contos tem por contra-partida 70 p. c. de encargos do proprio Estado.

Faz ainda o auctor do artigo em questão varias considerações sobre o augmento dos encargos com a divida externa, por causa do aggravamento do agio do ouro e termina ponderando que a confusão politica que reina no nosso paiz não pôde ser indifferente á situação financeira, sendo ousado afirmar-se que, após os acontecimentos de fevereiro, esteja feita a reconciliação entre o paiz e a monarchia. Diz que, pelo contrario, o que se impõe desde logo ao espirito do observador imparcial é uma impressão de desafeição dinastica, ou antes a indifferença de uns e a hostilidade declarada de outros perante a fórma actual de governo.

A parte a ligeira tensão do aluguer do dinheiro em Londres, que desapareceu com a liquidação do fim do mez, a situação geral dos mercados monetarios continha a ser desafogada.

Em Londres, o desconto livre retomou a taxa de 2 1/8 p. c. e o do papel a seis mezes não vae além de 2 1/4 a 2 3/8 p. c.

O Banco de Inglaterra continúa a não pensar em elevar a sua taxa. A importancia das suas reservas e o estado dos cambios impedem a saída do ouro.

Em Berlim o desconto livre faz-se com facilidade a 2 5/8 p. c. Em Paris está a 2 p. c. O Banco de França, vendo descer o nivel da sua carteira, está descontando a 3 p. c.

De resto, a massa das disponibilidades nos grandes mercados accentuar-se-ha mais ainda, se continuar a apathia das operações bolsistas, da industria e do commercio e se a desconfiança, em virtude das occorrencias politicas, continuar a retardar o restabelecimento da normalidade.

A situação cambial, que havia melhorado ligeiramente nos primeiros dias d'este mez, voltou a agravar-se, encarecendo os preços das differentes divisas gradualmente e accusando ultimamente bastante firmeza.

Foi bastante diminuto o movimento de transações na bolsa de Lisboa.

As operações no mercado a praso, durante a quinzena, incidiram sobre os seguintes titulos e aos preços adeante indicados.

FIM DE NOVEMBRO

Accões da Companhia de Moçambique, 25800 a 35300 réis, com alternativas.

Acções da Companhia da Zambézia, 1\$650 a 1\$800 réis.  
 Acções da Companhia do Gaz (coupons), 65\$500 réis.  
 Acções da Companhia dos Tabacos (coupons), 77\$000 a 78\$400 réis, com alternativas.  
 Obrigações da Companhia Real, 2.º grau, 45\$400 a 45\$500 réis.

FIM DE DEZEMBRO

Acções da Companhia de Moçambique 2\$950 a 3\$300, com alternativas; ultimamente a 3\$050 réis.  
 Acções da Companhia da Zambézia, 1\$650 a 1\$750 réis.  
 Acções da Companhia dos Tabacos, 77\$500 e 78\$000 réis.  
 Obrigações da Companhia Real 2.º grau, 45\$700 a 45\$400 e ultimamente a 45\$900 réis.

As ultimas cotações do nosso fundo externo são as seguintes :  
 Londres, 59,75; Paris, 58,75.

Ultimos preços da libra : comprador 5\$520 réis; vendedor 5\$610 réis.

O cambio do Rio sobre Londres mantem-se a 15 1/4.  
 Segue-se a nota das ultimas cotações cambias de hoje.

	EM 14 DE NOVEMBRO		EM 31 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	42 11/16	42 9/16	44 13/16	43 11/16
" 90 d/v .....	43	—	42 1/16	—
Paris cheque .....	672	675	654	657
Berlim " .....	275	226	268	269
Amsterdã cheque .....	—	—	454	456
Madrid cheque .....	1000	1010	980	990

A. C.

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	NOVEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assentamento .....	42	42	42	42	42	—	41,90	41,90	42,50	41,80	41,75	41,75	—	—
" coupon .....	41,90	—	41,90	41,85	41,80	41,80	41,75	41,70	41,80	41,80	41,75	—	—	—
Obrig. 4 1/2% 1888 .....	21,650	—	—	—	21,700	21,700	—	—	—	21,750	21,800	21,800	—	—
" 4 1/2% 1890 assentamento .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1890 coupon .....	49,500	49,500	—	—	—	—	—	49,300	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assentamento .....	—	—	—	—	—	57,300	—	57,300	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% coupon interno .....	57,500	—	—	57,500	—	—	57,000	57,000	57,500	57,500	57,500	—	—	—
" externo, 1.ª serie .....	65,500	—	—	65,000	65,100	65,600	66,000	66,400	66,400	66,400	66,500	66,400	—	—
" 3 1/2% 1905 .....	9,250	9,250	9,250	9,250	9,250	—	—	9,300	9,300	9,300	9,300	—	—	—
" Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Acções</b> Banco de Portugal .....	161,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Commercial de Lisboa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Banco Nacional Ultramarino .....	89,500	89,500	89,500	—	—	—	89,000	—	—	—	89,400	—	—	—
" Banco Lisboa & Açores .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos, coupon .....	—	—	—	76,500	—	77,500	—	—	78,300	—	78,300	—	—	—
" Companhia dos Phosphoros .....	—	—	62,500	62,500	62,800	63,000	63,000	63,000	63,000	—	63,000	—	—	—
" Companhia Real .....	—	59,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	7,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 1/2% .....	—	—	90,800	—	91,100	90,800	—	91,000	91,500	91,300	91,400	—	—	—
" 5 1/2% .....	—	—	—	84,000	—	84,000	84,000	84,000	84,150	84,200	84,200	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	59,000	59,000	—	59,000	—	59,000	—	59,000	—	—	59,500	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real 3 1/2% 2.º grau .....	45,800	45,800	45,800	45,500	45,500	45,300	45,300	—	45,400	45,350	45,400	—	—	—
" Companhia Nacional 1.ª serie .....	—	—	71,000	—	—	—	—	—	—	71,000	71,000	71,000	—	—
" Companhia Através d'África .....	—	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	89,500	90,000	—	90,000	90,000	—	—	—
<b>Paris:</b> 3 1/2% portuguez 1.ª serie .....	—	58,20	58	58,27	58,40	58,65	58,95	58,90	58,77	58,50	58,80	—	—	—
<b>Acções</b> Companhia Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	—	37	—	—	37	—	—	38,50	39,25	40,25	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	—	408	400	400	408	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	—	211,50	208	205	211	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau .....	—	335	336	336	335	338	339	338	336	335	335	—	—	—
" Companhia Real, 2.º grau .....	—	205	204	202,25	203	203	204	208	203	202	202	—	—	—
" Companhia da Beira Alta .....	—	270	268	269	270	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal .....	—	150,50	150	149	146,75	150	148	148	148	152	150	—	—	—
<b>Londres:</b> 3 1/2% portuguez .....	—	58,50	58,50	58,62	59	59	59,75	59,75	59,75	59,25	59,25	—	—	—
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Através d'África .....	—	—	—	80,93	80	—	80,50	80,43	80,50	80,50	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÈDIA KILOMETRICA			
		1908		1907		Diferença em 1908	1908	1907	Diferença em 1908	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real	Réde geral .....	4 Novembro	1.073	4.923.748.000	1.073	4.950.438.000	- 26.690.000	4.588.767	4.613.642	- 24.875
	Vendas Novas .....	" "	70	83.772.000	70	81.100.000	+ 2.672.000	1.196.742	1.158.571	+ 38.171
	Coimbra a Louzã .....	" "	29	22.133.000	29	22.618.000	- 215.000	773.551	780.965	- 7.414
Sul e Sueste .....	31 Outubro	629	1.225.720.790	609	1.177.041.578	+ 48.679.212	1.948.681	1.932.744	+ 15.937	
Minho e Douro .....	" "	405	1.431.441.000	372	1.354.135.491	+ 77.275.809	3.534.348	3.610.148	-105.800	
Beira Alta .....	30 Setembro	253	356.534.366	253	357.350.412	- 816.046	1.409.226	1.412.452	- 3.226	
Companhia Nacional .....	20 Outubro	185	127.385.679	185	138.320.572	-11.434.833	688.571	750.381	- 61.810	
Guimarães .....	31 Julho	56	70.864.950	34	56.583.690	+ 14.281.260	1.265.445	1.664.226	-398.781	
Porto á Povoá e Famalicão .....	31 Agosto	64	102.190.425	64	99.821.401	+ 2.369.021	1.596.725	1.559.709	+ 37.016	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha .....	10 Outubro	3.681	98.967.424	3.681	96.998.844	+ 1.968.579	26.886	26.348	+ 537	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	20 "	3.650	90.435.812	3.650	87.462.107	+ 2.973.735	24.776	23.962	+ 814	
Andaluzes .....	" "	1.083	17.267.650	1.083	15.439.226	+ 1.828.424	15.944	14.255	+ 1.689	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	31 "	777	7.160.588	777	7.148.119	+ 12.469	9.215	9.199	+ 16	
Zafra a Huelva .....	4 Novembro	180	2.889.778	180	2.648.088	+ 241.690	16.054	14.711	+ 1.343	



**Valle do Vouga.** — Conforme dizemos em artigo editorial, está fixada para o dia 23 a inauguração d'esta linha, no troço de Espinho a Oliveira de Azemeis.

Para essa festa, a que presidirá S. M. El-Rei recebemos um amavel convite do conselho de administração da Companhia franceza para a construcção e exploração de caminhos de ferro no estrangeiro, convite que muito agradecemos.

**Através d'Africa.** — Reuniu a assembleia geral da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa.

Presidiu o sr. conselheiro José Ignacio Xavier, secretariado pelo sr. José Antonio da Costa Vianna.

Foram approvados os relatórios da gerencia anterior, documentos que hoje começamos a publicar.

**Valença a Monção.** — Vão ser postas em praça as empreitadas de infrastructura do troço de S. Mamede a Monção, a fim de se concluir o troço da linha desde Valença até aquella villa. Calcula-se ser preciso gastar 170:000\$000 réis para o abrir á exploração.

**Estação de Evora.** — Vae ser installada a iluminação electrica na estação de Evora.

**Setubal á margem do Sado.** — Pela Administração dos caminhos de ferro do Estado foi reclamada da camara de Setubal a entrega de 40:000\$000 réis que por lei são devidos como subsidio da camara para o prolongamento do ramal até o Sado.

**Barreiro a Cacilhas.** — Vão ser postas em praça tres empreitadas, n.ºs 2, 3 e 4 para a construcção d'este prolongamento, sendo a n.º 2 de terraplenagens e revestimento de taludes entre as pontes dos rios Coia e Judeu, a n.º 3, das duas pontes e a n.º 4 de terraplenagens e revestimento da ponte do rio Judeu até o ponto em que o traçado abandona a barreira do Alfaiate.

As bases de licitação das tres empreitadas são respectivamente 47:470\$000, 167:000\$000 e 9:700\$000 réis.

**Pedras Salgadas a Vidago.** — Foi mandada pôr em praça a empreitada da infrastructura do troço de Pedras Salgadas ao Vidago podendo-se esperar que no verão de 1910 será aberto á exploração.



#### França

Foi auctorizada a abertura, á exploração, da linha de Olanzac a Felines-Hautpoul, na estensão de dezenove kilometros.

#### Brazil

A repartição fiscal das estradas de ferro vae tomar conta do ramal do Sumidouro que desde o dia 18 do mez passado é propriedade da União Federal.

O governo assignou o contrato com a Companhia Brazil Great Southern Railway para a construcção e arrendamento da linha ferrea de Itaqui a S. Borja, no Maranhão.

Tambem já foi assignado o contrato para a construcção da linha ferrea de S. Luiz a Caxias, e do ramal de Itaqui.

Projecta-se a organização de um sindicato para a aquisição das linhas de Sorocobana, S. Paulo ao Rio Grande, Noroeste do Brazil e Madeira a Mamoré.

A intenção do sindicato, caso se realize a transacção, é ligar estas linhas entre si.

## Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1908

SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de junho do corrente anno, accusando os livros, nesta data, o seguinte:

### Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Propriedade.....	59:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construcção.....	12.459:342\$854	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.364:150\$000
Banco de Portugal.....	—	413:249\$761
Letras a pagar em Loanda....	—	500\$000
Diferença na subvenção.....	—	4.880:484\$080
Obrigações sorteadas.....	—	5:400\$000
Lucros suspensos.....	—	472:368\$346
Estudos além de Ambaca.....	36:842\$236	—
Ações de conta propria.....	153:000\$000	—
Papeis de credito.....	190:508\$000	—
Augmento de tarifas.....	—	1.008:826\$980
Trustees..... £ 53.064.18.4	238:792\$126	—
Reducção de tarifas.....	—	149:489\$740
Direcção em Loanda.....	45:565\$822	—
Letras a pagar.....	—	47:603\$991
Contrato de 20 de outubro de 1894, artigo 9.º.....	—	235:477\$710
Letras a receber.....	10:000\$000	—
Administrador-delegado em Lisboa.....	4:554\$122	—
Devedores e credores.....	26:520\$950	—
Caixa.....	2:526\$842	—
Exploração.....	659:017\$747	—
Ministerio da marinha (contrato de Malange).....	8:430\$347	—
Thesouro portuguez, conta nova	33:884\$070	—
Thesouro port., conta antiga..	5.228.866\$769	—
<b>Réis.....</b>	<b>19.177:550\$608</b>	<b>19.177:550\$608</b>

S. E. & O.

### ESCLARECIMENTOS

#### Papeis de credito

Saldo, a saber:

1.264 obrigações da companhia a 79\$500.....	100:488\$000	—
2.000 ações da Companhia das aguas de Loanda a 45\$000 rs.	90:000\$000	—
2.000 ações da Mala Real Portuguesa. (Memoria)....	20\$000	190:508\$000

#### Obrigações

Creadas:

9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000	—
47.250 de 90\$000.....	4.252:500\$000	—
	8.505:000\$000	—

Menos sorteadas:

158 de 450\$000... 71:100\$000	—	—
775 de 90\$000... 69:750\$000	140:850\$000	8.364:150\$000

#### EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas 8.505:000\$000

Da qual:

Recebido dos Trustees em pagamento da construcção..	6.186:150\$000	—
Diferença na emissão.....	2.296:350\$000	—
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo... £ 5.000	22:500\$000	8.505:000\$000

(Continúa).

# ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

**Fornecimento de 50.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas para via larga e 6.000 de pinho, em branco ou creosotadas para via reduzida**

Dia 18 de novembro de 1908 pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: — Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, Campanhã.

Condições estão patentes: — Nas secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Deposito provisorio: 74\$750 réis por cada lote de 10.000 travessas de pinho, em branco ou 169\$500 para as creosotadas para via larga e 28\$050 para as de pinho em branco ou 64\$500 para as creosotadas por cada lote de 6.000 travessas de via reduzida.

**Fornecimentos de artigos de drogaria**

Dia 21 de novembro de 1908, pela 1 hora da tarde.

Local de abertura de propostas: Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, Campanhã.

Condições estão patentes: Nas secretarias do Minho e Douro e Sul e Sul Sueste.

Deposito provisorio: 37\$000 réis, feito em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Fornecimento de vidros para carruagens**

Dia 23 de novembro de 1908 pela 1 e meia da tarde.

Local de abertura de propostas: — Estação central de Lisboa-Rocio perante a Comissão Executiva da Companhia.

Condições estão patentes: — Na repartição central dos Armazens (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso.

**Fornecimento de metaes diversos**

Dia 23 de novembro de 1908, pela 1 1/2 hora da tarde.

Local de aberturas de propostas: — Estação central de Lisboa-Rocio perante a Commissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central dos armazens (Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 de tarde, e em Paris, nos escritorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Deposito provisorio: deve ser feito até as 12 horas do dia de concurso.

**Fornecimento de madeira de casquinha**

Dia 30 de novembro de 1908, pela 1 e meia da tarde.

Local de abertura de propostas: Estação central de Lisboa-Rocio perante a Commissão Executiva.

Condições estão patentes: Repartição central do serviço dos Ar-

mazens, (Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Deposito provisorio: deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso.

## Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

**Transportes de vinhos**

Em virtude do disposto no artigo 38.º da ca ta de lei de 18 de setembro do corrente anno, faz-se publico que o governo concede um bonus de 50 % das respectivas tarifas para os transportes de vinhos e de aguardentes, entre as estações do Porto, Campanhã e Alfandega e as situadas na região dos vinhos generosos do Douro, desde Barqueiros até Barca de Alva e Villa Real, inclusivè.

Para os effeitos legais é considerada região do Douro:

A formada pelos concelhos de Mesão-Frio, Peso da Regoa, com excepção da freguezia de Sedielos, Santa Martha de Penaguião, com excepção da freguezia de Lourêdo, e pelas freguezias de Celheiros; Covas do Douro, Gouvães, Gouvinhas, Paradelia de Guiães, Provezende, Sabrosa, S. Christovão do Douro, Villarinho de S. Romão, S. Martinho d'Antas, Souto Maior e Passos, do concelho de Sabrosa;

De Abbaças, Ermida, Filhadella, Guiães, Nogueira, Villa Real e Matheus, do concelho de Villa Real;

De Alijó, Amieiro, Carlão, Castêdo, Casal de Loivos, Cottas, Favaios, Saufins do Douro, Santa Eugenia, S. Mamede de Riba Tua, Valle de Mendiz, Villar de Maçada e Villarinho de Cottas, do concelho de Alijó;

De Noura, Candedo e Murça, do concelho de Murça;

De Castanheiro, Ribalonga, Linhares, Beira Grande, Carrazeda, Seixo, Parambos, Pereiros, Pinhal do Douro, Pinhal do Norte e Pombal, do concelho de Carrazeda de Anciães;

De Assoreira, Adeganha, Cabeça Boa, Horta, Louza, Penedo, Torre de Moncorvo e Urros, do concelho de Moncorvo;

De Assares, Lodões, Roios, Sampaio, Santa Comba de Villariça, Villa Flôr e Valle Frechoso, do concelho de Villa Flôr;

De Ligares, Poiars e Freixo de Espada-à-Cinta, do concelho de Freixo de Espada-à-Cinta, na margem direita do rio Douro;

Pelas freguezias de Seixas, Numão, Freixo de Numão, As Mós, Villa Nova de Fozcôa, Touça, Cedovim, Sebadelhe, Muxagata, Horta, Almendra, Castello Melhor, Custoias, Murça e Santo Amaro, do concelho de Villa Nova de Fozcôa;

De Longroiva, Meda e Poço do Canto, do concelho de Meda;

De Casaes do Douro, Ervedosa, Nagozello, Pesqueira, Sarzedinho, Soutello, Valle de Figueira, Castanheiro do Sul, Espinhosa, Paredes da Beira, Trevões, Vallongo, Varzeas e Villarouco, do concelho de S. João da Pesqueira;

De Adorigo, Taboço, Valença do Douro e Barcos, do concelho de Taboço;

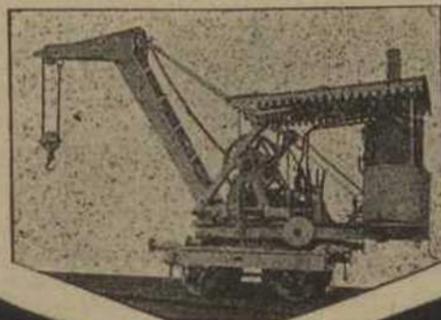
De Fontello, Armamar, Folgosa, Santo Adrião e Villa Secca, do concelho de Armamar;

De Valdigem, Sande, Penajoia, Parada do Bispa, Cambres, Samodães e Lamego, do concelho de Lamego;

E de Barró, do concelho de Rezende, na margem esquerda do Rio Douro.

**ATELIERS DE CONSTRUCTION DE LA BIESME**  
(SOCIÉTÉ ANONIMA)  
BOUFFIOLX (Belgica)

Locomotivas  
de toda as forças



Gruas de todos  
os sistemas

# AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées i-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

**BILBAU Gran Hotel Viscaya.**— Todo o conforto. cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

**BRAGA-BOM JESUS 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.

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acedados, 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.

**ESPINHO Hotel Particular.**—Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convem aos numerosos banhistas.—Prop., Serafim Pereira.

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

**HAMBURGO Sautier & C.**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>a</sup> ordre.—Proprietario, Victor Sasseti.

**LISBOA Grande Hotel d'Inglaterra.**—Em frente da Estação Central. P. dos Restauradores. De 1.<sup>a</sup> ordem. Ascensor. Luz electrica. Recommendado pela Propaganda de Portugal.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.<sup>o</sup>

**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 a 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

**PARIS Seghers & Paradis.**—Representantes 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 acedado. 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 reception. Bains. Journaux.

**PORTO Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados, Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhós.

**PORTO Hotel Real.**—Rua do Bonjardim, 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.—Prop. Serafim Pereira.

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

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

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luzoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Jue- M. Estil- lez.**—Agente internacional de aduanas y trans portes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1908

COMPANHIA REAL				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.				PART. CHEG. PART. CHEG.			
Lisboa-R. Sacavem Lisboa-R.				Lisboa-R. Caldas Lisboa-R.				Lisboa-R. Villa Viçosa Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto							
7 5 7 49 9 27 10 11				7 32 3 1 6 20 11 19				8 3 25 5 55 1				7 50 3 14 8 3 12 57							
9 57 10 41 11 51 12 34				Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.				Lisboa Moura Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa							
10 51 11 34 12 20 3 3				7 30 2 26 3 55 6 53				5 20 11 55 11 35 6 30				5 40 10 25 4 30 8 58							
1 27 2 11 3 22 4 6				Caldas Figueira Caldas				Lisboa Faro Lisboa				Porto Villa Real Porto							
3 27 4 10 4 47 5 29				1 6 15 7 40 1 37				7 25 3 40 7 14 3 35				7 50 8 21 3 55 8 50							
4 41 5 24 5 34 6 18				— Figueira Alfarellos				Lisboa Villa Real Lisboa				Porto Pedras Salgadas Porto							
6 6 6 43 7 4 7 48				— — 10 40 11 12				5 50 1 4 30 10 24				7 50 4 10 27 6 55							
6 47 7 29 7 57 8 41				— — 4 55 6 2				Lisboa Portimão Lisboa				Regoa Pedras Salgadas Regoa							
8 27 9 11 9 34 10 18				Amieira Figueira Amieira				7 25 3 51 6 40 6 30				5 35 9 18 4 57 8 40							
9 51 10 35 11 40 12 23				4 40 5 1 3 55 4 16				Lisboa Regoa Lisboa				COMP. NACIONAL							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 50 1 4 30 10 24				St. Comba Vizeu St. Comba							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				7 25 3 51 6 40 6 30				C 6 50 9 9 5 15 7 25							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				11 15 1 30 3 35 5 27							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				11 5 1 19 7 40 9 53							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				Lisboa Regoa Lisboa				Foz-Tua Bragança Foz-Tua							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				5 11 40 7 12 35							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				1 50 7 30 2 8 20							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				GUIMARÃES							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Trofa Guimaraes Trofa							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Trofa Fafe Trofa							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				9 30 12 8 4 36 7 9							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				1 1 4 8 9 9 11 45							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				7 22 9 42 4 31 6 2							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				7 35 10 14							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				POVOA DE VARZIM							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Modivas Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Povoa-Varzim Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				8 35 10 2 4 30 5 50							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				10 15 11 25 6 25 8 5							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				7 8 15 4 40 6 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				4 16 4 58 5 20 6 8							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				8 35 10 2 4 30 5 50							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				10 15 11 25 6 25 8 5							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				6 10 9 9 7 10 11 12							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				3 15 6 25 6 40 10 14							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				POVOA DE VARZIM							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				4 40 6 6 3 4 22							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				8 35 10 2 4 30 5 50							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				10 15 11 25 6 25 8 5							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				6 10 9 9 7 10 11 12							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				3 15 6 25 6 40 10 14							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				POVOA DE VARZIM							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				4 40 6 6 3 4 22							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				8 35 10 2 4 30 5 50							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				10 15 11 25 6 25 8 5							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				6 10 9 9 7 10 11 12							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				3 15 6 25 6 40 10 14							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				POVOA DE VARZIM							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				4 40 6 6 3 4 22							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				8 35 10 2 4 30 5 50							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				10 15 11 25 6 25 8 5							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				6 10 9 9 7 10 11 12							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				3 15 6 25 6 40 10 14							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				POVOA DE VARZIM							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
Lisboa-R. V. Franca Lisboa-R.				Figueira Pampilhosa Figueira				Lisboa Regoa Lisboa				Porto Famalicao Porto							
4 28 5 37 5 29 6 30				2 15 4 9 55 11 40				7 25 3 51 6 40 6 30				4 40 6 6 3 4 22							
4 35 5 37 5 29 6 30				7 5 8 55 4 25 6				5 20 7 5 4				8 35 10 2 4 30 5 50							
6 6 7 15 7 54 8 50				PART. CHEG. PART. CHEG.				Lisboa Regoa Lisboa				10 15 11 25 6 25 8 5							
12 30 1 53				Lisboa-R. Setil Lisboa-R.				Lisboa Regoa Lisboa				12 15 1 44 12 1 7							
Lisboa-R. Povoa Lisboa-R.				Lisboa-R. Beira Alta				Lisboa Regoa Lisboa				5 15 6 31 2 40 4 13							
11 51 12 49 7 36 8 34				PART. CHEG. PART. CHEG.				5 20 7 5 4				PART. CHEG. PART. CHEG.							
11 11 11 58 1 15 2 13				Figueira Pampilhosa Figueira															

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

---

**ELEMENTOS ESTATISTICOS**

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1906



LISBOA

IMPRESA NACIONAL

1908

# MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

## Direcção Geral das 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 1906

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 e Douro .....	6
N.º 4 — Caminho de ferro do Porto á Povoá e Famalicão (via reduzida).....	8
N.º 5 — Ramal de Caceres.....	10
N.º 6 — Caminho de ferro da Beira Alta .....	12
N.º 7 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida) .....	14
N.º 8 — Ramal de Coimbra .....	16
N.º 9 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.....	18
N.º 10 — Caminho de ferro de Torres á Figueira da Foz e Alfarellos .....	20
N.º 11 — Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida) .....	22
N.º 12 — Ramal de Santa Apollonia a Bemfica .....	24
N.º 13 — Ramal de Cascaes.....	26
N.º 14 — Linha urbana de Lisboa.....	28
N.º 15 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida) .....	30
N.º 16 — Caminho de ferro da Beira Baixa.....	32
N.º 17 — Caminho de ferro de Vendas Novas a Setil .....	34
N.º 18 — Caminho de ferro de Mirandella a Bragança.....	36
N.º 19 — Caminho de ferro do Valle do Corgo .....	38
N.º 20 — Resumo estatístico de todas as linhas no anno de 1905 .....	40
N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado .....	42
N.º 22 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias .....	44
N.º 23 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias .....	46
N.º 24 — Resumo de todas as linhas ferreas .....	48

## CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de killo- metros 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	—\$—	819:942\$660	122:043\$340
1878 . . .	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678	140:718\$922
1879 . . .	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$376
1880 . . .	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	—\$—	863:590\$553	172:617\$658
1881 . . .	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	—\$—	878:367\$949	164:198\$895
1882 . . .	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	—\$—	941:426\$111	172:379\$361
1883 . . .	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	—\$—	938:820\$717	170:860\$349
1884 . . .	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	—\$—	930:830\$854	176:015\$066
1885 . . .	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	—\$—	901:486\$477	160:235\$160
1886 . . .	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887 . . .	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888 . . .	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957	219:250\$526
1889 . . .	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848	213:462\$370
1890 . . .	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576	219:349\$857
1891 . . .	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443	219:616\$090
1892 . . .	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$874	191:710\$733
1893 . . .	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412	199:597\$642
1894 . . .	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583\$409	28:640\$280	1.092:414\$561	199:379\$243
1895 . . .	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$500	1.133:259\$140	201:284\$784
1896 . . .	506	139:062	327:163	1.336:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1.144:380\$269	192:268\$479
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	254:839\$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
1905 . . .	506	199:683	560:626	2.361:716	3.122:025	52:301	1.476:234	95:550\$605	55:789\$910	1.614:868\$228	321:919\$967
1906 . . .	506	144:803	484:466	2.572:344	3.201:613	54:511	1.520:303	96:847\$999	57:724\$180	1.627:301\$559	326:321\$831
Somma	15:177	3.630:029	9.552:328	37.280:387	50.462:744	836:766	20.428:300	2.026:267\$785	734:166\$470	34.512:013\$121	6.436:200\$863

**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<sup>h</sup>,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<sup>h</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 3<sup>h</sup>,632, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>h</sup>,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 pro

## DO NORTE E LESTE

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e 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
1.106:094\$712	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	4:373\$400	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	4:296\$884	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	4:789\$472	3:365\$802	1:423\$670	0,30
1.163:274\$659	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	4:826\$493	3:372\$749	1:453\$744	0,30
1.214:349\$955	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	5:054\$179	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	4:996\$030	3:288\$061	1:707\$969	0,34
1.224:040\$612	2.560:689\$360	28:171\$930	2.588:861\$290	853:480\$651	1.707:208\$709	5:060\$651	3:373\$930	1:686\$721	0,33
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	0,35
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	0,33
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	0,36
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
1.933:462\$771	3.870:250\$966	2:242\$583	3.872:493\$549	1.260:047\$866	2.610:203\$100	7:648\$717	5:158\$504	2:490\$213	0,33
2.056:674\$404	4.010:297\$794	4:099\$812	4.014:397\$606	1.294:009\$312	2.716:288\$482	7:925\$489	5:368\$159	2:557\$330	0,32
39.372:664\$375	80.320:878\$359	740:563\$892	81.061:442\$251	26.635:288\$820	53.685:589\$539				

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

## CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de ki- lometros ex- plorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rendimento	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitio	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	-	146:172\$047	29:878\$241
1878.	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	-	148:200\$817	26:875\$762
1879.	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	-	136:081\$317	25:063\$049
1880.	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	-	131:389\$659	21:903\$403
1881.	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	-	137:247\$046	20:701\$563
1882.	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	-	148:663\$523	24:692\$545
1883.	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	-	149:834\$751	27:307\$071
1884.	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	-	149:019\$208	28:740\$729
1885.	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	-	163:317\$172	41:979\$633
1886.	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206\$205	3:250\$940	163:534\$420	36:423\$349
1887.	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383\$185	3:237\$830	161:102\$855	35:518\$560
1888.	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816\$668	3:329\$690	169:924\$662	39:876\$390
1889.	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720\$547	3:841\$010	227:376\$380	52:343\$845
1890.	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714\$224	5:996\$140	255:650\$447	62:736\$854
1891.	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496\$859	12:666\$220	265:596\$403	75:444\$813
1892.	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372\$402	12:373\$950	255:073\$078	67:320\$018
1893.	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153\$816	12:935\$690	259:781\$409	68:028\$756
1894.	475	31:922	71:215	235:188	338:325	8:582	182:891	30:600\$324	12:821\$240	249:500\$001	65:458\$163
1895.	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342\$062	13:319\$180	253:954\$012	64:358\$846
1896.	475	33:236	75:946	271:870	381:052	7:719	183:986	31:714\$306	14:771\$710	269:348\$420	63:324\$099
1897.	475	36:481	83:255	295:205	414:941	9:382	215:868	35:505\$517	16:256\$860	298:755\$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	81:844\$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\$811	118:139\$243
1905.	556	52:810	163:274	672:784	888:868	21:035	365:178	50:260\$794	28:629\$566	421:234\$273	129:997\$316
1906.	590	50:694	172:196	739:477	962:367	22:153	407:117	55:130\$343	31:403\$360	440:778\$766	129:275\$956
Somma	12:734	865:701	2.261:532	8.295:996	11.423:229	286:296	6.022:188	930.182:836	345:136\$896	7.507:816\$284	1.903:164\$623

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<b>Linha do Sul</b>				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas	1-2-1861	56	199,9	
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	
De Fuzeta a Tavira	10-3-1905	11,76	11,76	
De Tavira a Villa Real de Santo Antonio	14-4-1906	24,92	24,92	
Do Barreiro a Villa Real de Santo Antonio	-	-	396,44	397
<b>Ramal de Setubal</b>				
Do Pinhal Novo a Setubal	1-2-1861	12,81	12,81	13
Somma e segue	-	-	409,25	410

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes á via fluvial, constante 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	1885.....	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462
1878.....	23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912	1886.....	29:992\$550	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
1879.....	23:561\$270	3:151\$180	6:046\$660	32:762\$110	1887.....	27:715\$010	4:900\$825	9:334\$625	41:950\$465
1880.....	22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370	1888.....	26:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
1881.....	21:640\$780	3:210\$381	6:160\$250	31:011\$420	1889.....	30:330\$140	6:265\$943	11:297\$605	47:893\$688
1882.....	26:381\$880	3:650\$341	7:090\$375	37:122\$596	1890.....	32:489\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967
1883.....	26:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801	1891.....	34:411\$730	6:645\$735	12:532\$635	53:643\$100
1884.....	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$833	1892.....	34:939\$810	6:562\$932	13:404\$170	53:906\$932

DO SUL E SUESTE

los (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)				Despesa de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilometrico total (trafego)	Rendimiento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade (a)	Totacs do trafego (a)	Fora do trafego	Totacs						
232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	1:308\$021	630\$103	627\$918	0,48
214:477\$769	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	1:221\$173	554\$504	666\$669	0,55
227:427\$938	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	1:206\$745	469\$274	737\$471	0,61
322:579\$887	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	1:477\$866	772\$846	705\$020	0,48
285:527\$480	443:476\$089	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	1:377\$254	552\$161	825\$093	0,60
275:939\$728	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	1:395\$327	574\$702	820\$625	0,59
265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	1:373\$787	610\$315	763\$472	0,56
267:362\$942	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	1:382\$369	589\$044	793\$325	0,57
294:150\$781	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	1:520\$023	612\$354	907\$069	0,60
286:824\$481	486:782\$250	3:245\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	1:511\$745	736\$274	775\$471	0,51
310:199\$135	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$425	1:512\$896	702\$917	809\$979	0,54
310:172\$125	519:973\$177	1:206\$880	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	1:485\$637	590\$287	895\$350	0,60
348:438\$783	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	1:502\$772	745\$510	757\$262	0,50
327:600\$655	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$631	1:359\$974	459\$685	900\$289	0,66
349:979\$475	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:549\$739	269:470\$952	1:454\$780	567\$307	887\$473	0,61
368:963\$162	691:356\$258	1:992\$400	693:348\$658	439:909\$653	251:446\$605	1:455\$486	529\$361	926\$125	0,64
357:508\$709	685:318\$874	16:080\$165	701:399\$039	387:628\$419	297:690\$455	1:442\$776	626\$716	816\$060	0,56
383:437\$982	698:396\$146	19:707\$270	718:103\$416	394:634\$069	303:762\$077	1:470\$307	639\$499	830\$808	0,57
376:132\$555	694:445\$413	23:064\$285	717:509\$698	389:519\$485	304:925\$928	1:461\$990	641\$949	820\$041	0,55
391:066\$635	723:739\$154	1:619\$910	725:359\$064	400:794\$620	322:944\$534	1:523\$660	679\$883	843\$778	0,55
434:058\$836	806:889\$590	11:635\$340	818:524\$930	410:321\$251	396:568\$339	1:698\$714	834\$881	863\$834	0,51
461:456\$866	862:254\$005	35:845\$015	898:099\$020	452:223\$001	410:031\$004	1:815\$271	863\$223	952\$048	0,52
455:143\$451	864:518\$981	29:794\$565	894:313\$546	482:933\$989	381:584\$992	1:820\$039	803\$336	1:016\$703	0,56
489:036\$666	914:018\$141	28:679\$862	942:698\$303	552:636\$008	361:382\$433	1:884\$574	745\$118	1:139\$455	0,60
570:734\$322	1:023:120\$241	23:566\$545	1:046:686\$786	572:987\$414	450:132\$827	2:096\$557	922\$403	1:174\$154	0,56
672:904\$324	1:148:946\$389	15:194\$128	1:164:140\$517	676:130\$139	472:816\$250	2:330\$520	959\$059	1:371\$460	0,59
707:672\$186	1:231:158\$230	89:355\$325	1:320:513\$555	707:910\$398	523:247\$832	2:376\$753	1:010\$130	1:366\$623	0,57
662:422\$766	1:183:474\$820	5:245\$540	1:188:720\$360	788:339\$351	395:135\$469	2:245\$682	749\$782	1:495\$900	0,66
642:303\$390	1:193:534\$979	7:916\$519	1:201:451\$498	824:506\$966	369:028\$013	2:146\$645	663\$719	1:482\$926	0,69
739:116\$510	1:309:171\$232	3:475\$140	1:312:646\$372	900:081\$027	409:090\$205	2:218\$934	693\$373	1:525\$561	0,68
12:029:909\$461	21:440:890\$368	341:711\$226	21:782:601\$594	12:577:236\$309	8:863:654\$059				

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias		
		Aproximadas - Kilometros	Exactas - Kilometros	De applicação - Kilometros
<i>Transporte</i>				
<b>Linha de Evora</b>				
De Casa Branca a Evora . . . . .	14-9-1863	26		410
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 Estremoz a Villa Viçosa . . . . .	1-8-1905	23		
De Casa Branca a Villa Viçosa . . . . .				
			101,18	102
<b>Linha do Sueste</b>				
De Beja a Quintos . . . . .	2-11-1869	19,30		59
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	
<b>Ramal de Portimão</b>				
De Tunes a Algoz . . . . .	10-10-1899	12,21		26
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	
<b>Total</b>				
			595,71	597

Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1893	34:291\$290	6:386\$383	12:680\$975	53:358\$648	1901	47:901\$115	9:160\$870	17:566\$950	74:628\$935
1894	34:502\$650	6:010\$565	12:762\$632	52:275\$847	1902	48:342\$405	9:461\$810	18:842\$250	76:646\$465
1895	35:071\$590	7:405\$675	13:424\$373	55:901\$688	1903	51:370\$640	10:216\$270	20:420\$940	82:007\$850
1896	37:427\$390	6:646\$885	13:404\$915	57:479\$190	1904	49:711\$205	5:430\$640	13:945\$050	69:086\$895
1897	39:794\$650	6:686\$480	13:301\$698	60:782\$228	1905	51:786\$140	5:033\$485	12:744\$750	69:564\$375
1898	43:321\$100	7:824\$925	15:677\$232	66:823\$257	1906	51:457\$350	4:829\$690	13:349\$050	69:636\$090
1899	44:375\$645	8:405\$630	16:306\$785	69:088\$060					
1900	46:399\$920	8:772\$560	16:547\$130	71:719\$610					

## 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 transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877 . . .	100	34:181	108:738	376:507	519:426	3:585	44:820	12:499,5093	—	205:854,5608	18:023,5505
1878 . . .	146	40:441	122:572	437:960	600:973	4:438	54:235	15:927,5629	—	250:946,5128	17:304,5588
1879 . . .	216	47:250	138:554	533:481	719:285	7:173	78:041	21:672,5018	—	316:523,5132	32:093,5106
1880 . . .	255	52:452	143:435	587:656	783:543	6:115	100:048	27:173,5924	—	370:768,5767	48:560,5464
1881 . . .	262	52:492	133:507	593:423	779:422	6:436	124:101	28:149,5836	—	369:533,5186	57:662,5868
1882 . . .	263	53:346	132:465	571:604	757:415	6:583	131:363	30:512,5363	—	389:055,5309	52:900,5528
1883 . . .	268	53:691	131:318	563:448	748:457	6:795	136:999	31:309,5025	—	395:175,5626	52:525,5333
1884 . . .	276	59:341	133:323	581:497	774:161	8:254	150:810	32:450,5371	—	396:896,5351	59:799,5771
1885 . . .	276	55:106	124:323	562:927	742:356	7:080	162:130	30:264,5843	—	363:989,5518	51:329,5246
1886 . . .	276	58:259	129:386	588:295	775:940	7:236	174:272	32:936,5854	6:221,5360	381:720,5846	53:961,5780
1887 . . .	314	61:134	140:170	602:396	803:700	9:104	184:292	35:686,5667	6:425,5930	405:701,5810	64:188,5914
1888 . . .	337	63:103	146:320	644:956	854:379	8:584	199:658	38:222,5844	6:227,5980	438:692,5216	66:009,5549
1889 . . .	340	70:533	149:633	665:804	885:970	7:747	228:662	47:472,5903	7:361,5320	468:569,5338	65:303,5387
1890 . . .	340	73:749	153:586	672:954	900:289	9:031	237:944	42:790,5667	10:172,5000	466:983,5200	71:085,5313
1891 . . .	340	68:316	147:029	641:446	856:791	9:273	229:984	39:999,5027	20:999,5790	451:023,5700	69:234,5097
1892 . . .	340	61:242	137:682	633:682	832:606	9:614	256:324	39:770,5368	21:921,5340	426:879,5653	70:218,5497
1893 . . .	340	65:206	147:149	656:955	869:310	8:762	262:491	41:331,5970	20:629,5600	444:449,5696	68:948,5334
1894 . . .	340	67:802	148:971	651:393	868:166	10:278	254:216	41:836,5710	19:176,5080	447:768,5837	78:090,5521
1895 . . .	340	73:066	153:214	676:519	902:799	10:412	280:649	44:400,5421	20:664,5760	468:867,5952	79:009,5348
1896 . . .	340	77:034	168:521	719:884	965:439	12:883	309:226	47:834,5741	24:915,5390	489:521,5619	90:272,5172
1897 . . .	343	95:798	215:179	824:084	1.135:061	19:216	302:079	47:720,5745	26:469,5660	509:629,5821	93:082,5327
1898 . . .	343	96:501	233:249	868:200	1.197:950	16:883	305:900	47:184,5754	27:031,5340	503:313,5014	104:502,5461
1899 . . .	343	84:565	212:316	824:696	1.121:577	22:776	361:445	48:299,5085	28:131,5720	478:282,5226	109:439,5680
1900 . . .	343	101:212	233:190	914:132	1.248:534	24:026	368:486	52:068,5148	37:636,5120	542:710,5766	120:997,5620
1901 . . .	343	103:257	246:356	1.007:918	1.357:531	24:775	385:599	53:984,5058	39:357,5980	541:477,5264	143:125,5708
1902 . . .	343	109:433	265:491	1.130:321	1.505:245	26:139	413:992	57:642,5285	42:420,5548	558:122,5500	158:367,5777
1903 . . .	343	106:853	263:448	1.183:779	1.554:080	28:464	417:074	59:058,5415	43:772,5706	556:432,5785	167:101,5696
1904 . . .	343	111:200	279:717	1.296:714	1.687:631	27:139	435:983	60:134,5751	44:570,5460	594:822,5863	159:984,5008
1905 . . .	343	100:286	310:505	1.341:212	1.752:003	27:751	520:800	64:287,5925	47:648,5688	603:436,5230	167:607,5461
1906 . . .	343	97:501	297:649	1.297:770	1.692:920	29:372	522:703	65:096,5533	48:248,5008	618:368,5547	179:396,5892
Somma	9:139	2.194:350	5.346:996	22.651:613	30.192:959	405:954	7.634:326	1.237:718,5973	550:002,5780	13.458:517,5508	2.570:126,5951

**Observações.** — A extensão effectiva da linha do Minho, entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional metros, conforme detalhadamente se vê dos mappas seguintes:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Metros	De applicações — Kilometros
<b>Linha do Minho</b>			
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	
De Valença á fronteira (a) . . . . .	25-3-1896	1:690,60	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) . . . . .	8-11-1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira . . . . .	—	—	
		134:057,29	133
<b>Ramal de Braga</b>			
De Nine a Braga . . . . .	21-5-1875	14:912,80	15

(a) A extensão entre Valença e a fronteira não é contada nas distancias de applicação, por ser a sua exploração feita, por contrato de 22 de março de 1886, pela Compa  
(b) Nesta extensão está comprehendida a de Barca de Alva á fronteira (581 metros), que não é contada nas distancias de applicação, por ser a sua exploração feita por

## DO MINHO E DOURO

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						
49:065,279	272:943,392	—	272:943,392	134:913,225	138:030,167	2:729,434	1:380,302	1:349,132	0,49
80:034,050	348:284,766	—	348:284,766	208:206,005	140:078,761	2:385,512	959,443	1:426,069	0,59
126:709,854	475:326,092	—	475:326,092	315:807,820	159:518,272	2:200,584	738,511	1:462,073	0,66
177:928,196	597:257,427	3:187,000	600:444,427	323:542,306	273:715,121	2:342,186	1:073,393	1:268,793	0,54
203:576,676	630:772,730	2:638,640	633:411,370	326:788,563	303:984,167	2:407,530	1:160,245	1:247,285	0,51
227:652,565	669:608,402	1:966,005	671:574,407	337:094,666	332:513,736	2:546,040	1:264,311	1:281,729	0,50
230:682,787	678:383,746	5:512,285	683:896,031	331:032,923	347:350,823	2:531,283	1:296,085	1:235,197	0,49
243:537,111	700:233,233	3:874,635	704:107,868	342:537,031	357:696,202	2:537,077	1:296,001	1:241,076	0,49
243:276,514	658:595,278	3:940,731	662:536,009	363:906,199	294:689,079	2:386,215	1:557,714	1:318,501	0,55
264:001,569	702:684,195	5:903,035	708:587,230	367:769,782	334:914,413	2:545,957	1:213,458	1:322,499	0,52
280:135,825	750:026,549	5:210,445	755:236,994	380:958,621	369:067,928	2:388,620	1:175,376	1:213,244	0,51
299:742,055	804:443,120	4:934,925	809:378,745	420:853,369	383:590,451	2:387,074	1:138,251	1:248,823	0,52
371:217,775	905:090,500	10:158,424	915:248,924	456:846,868	448:243,632	2:662,031	1:318,364	1:343,667	0,50
391:925,280	929:993,793	8:244,190	938:237,983	482:633,588	447:360,205	2:735,276	1:315,765	1:419,511	0,52
351:997,748	872:255,545	5:968,090	878:223,635	465:952,207	406:303,338	2:565,457	1:195,010	1:370,448	0,53
380:782,745	877:880,895	6:347,070	884:227,965	483:112,121	394:768,774	2:582,003	1:161,085	1:420,918	0,55
399:309,130	912:707,160	5:689,110	918:396,270	485:726,246	426:980,914	2:684,433	1:255,826	1:428,607	0,53
393:446,083	919:305,441	43:153,026	962:458,467	488:729,339	430:576,102	2:703,840	1:266,400	1:437,439	0,53
430:789,752	978:667,052	18:797,449	997:464,501	498:593,197	480:073,855	2:878,433	1:411,982	1:466,451	0,51
475:278,629	1.055:072,420	13:257,140	1.068:329,560	495:071,750	560:000,670	3:103,154	1:647,061	1:456,093	0,47
447:134,723	1.049:846,871	7:031,566	1.056:878,437	543:461,130	506:385,741	3:060,778	1:476,343	1:584,435	0,52
435:695,350	1.043:510,825	7:371,899	1.050:882,724	543:151,605	500:359,220	3:042,306	1:458,773	1:583,532	0,52
463:836,846	1.051:558,752	8:440,480	1.059:999,232	593:742,762	457:815,990	3:065,769	1:334,740	1:731,028	0,56
502:766,646	1.166:475,032	6:847,359	1.173:322,391	572:404,596	594:070,436	3:400,802	1:731,984	1:668,818	0,49
523:855,738	1.208:458,710	10:307,916	1.218:766,626	571:138,659	637:320,051	3:523,203	1:858,076	1:665,127	0,47
555:535,028	1.272:025,305	7:565,475	1.279:590,780	587:578,432	684:446,873	3:708,529	1:995,472	1:713,057	0,46
560:754,162	1.284:288,643	7:345,429	1.291:634,072	626:508,760	657:779,883	3:744,282	1:917,726	1:826,556	0,49
555:423,233	1.310:230,104	7:570,865	1.317:800,969	691:573,407	618:656,697	3:819,913	1:803,664	2:016,249	0,53
629:676,787	1.400:720,478	6:650,085	1.407:370,563	657:566,317	743:154,161	4:083,733	2:166,630	1:917,103	0,47
620:573,153	1.418:338,592	4:441,147	1.422:779,739	719:573,510	648:765,082	4:135,097	2:037,215	2:097,881	0,51
10.916:341,289	26.944:985,748	222:354,421	27.167:340,169	13.816:775,004	13.128:210,744				

sobre o rio Minho é de 134:057<sup>m</sup>,29 e a da linha do Douro, entre a estação de Ermezinde e a fronteira, além da Barca de Alva, é de 191:564

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Metros	De applicações — Kilometros
<b>Linha do Douro</b>			
De Ermezinde a Penafiel . . . . .	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cabide . . . . .	20-12-1875	7:323,30	
De Cabide 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	
De Tua, apeadeiro, ao Pocinho . . . . .	10-1-1887	32:455,00	
Do Pocinho a Cõa . . . . .	5-5-1887	9:061,30	
De Cõa á fronteira, além de Barca de Alva (b) . . . . .	9-12-1887	19:483,70	
		191:564,00	191
<b>Ramal da Alfandega</b>			
Do Porto (Campanhã) a Porto (Alfandega) . . . . .	8-11-1888	3:836,80	4

## 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 sôllo		
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	63:685\$426	5:438\$968
1896	63	34:580	436:753	—	471:333	3:398	23:081	4:306\$330	2:201\$940	68:602\$237	6:510\$984
1897	64	50:509	490:027	—	540:536	3:431	24:693	4:900\$185	2:449\$460	75:620\$581	6:735\$609
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	2:651	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
1905	64	74:136	829:907	—	904:043	3:312	66:434	6:542\$223	5:252\$860	99:182\$248	7:814\$309
1906	64	78:410	862:899	—	941:309	2:806	76:965	6:895\$552	5:159\$640	103:126\$127	7:196\$823
Somma	1:719	1.101:699	11.954:345	—	13.056:044	85:037	893:837	73:309\$906	56:257\$640	1.881:781\$428	177:211\$504

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

(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 começaram a respectiva

4  
30 JAMAR  
DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

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	Totaes						
6:627,613	50:641,313	316,5025	50:957,338	36:637,788	14:003,525	1:808,5618	500,5126	1:308,5492	0,72
10:807,915	51:510,655	478,5860	51:989,515	38:649,211	12:861,444	1:471,732	367,5469	1:104,5263	0,75
10:678,514	49:003,284	482,5040	49:485,324	43:317,374	5:685,910	1:113,711	129,5225	984,5486	0,88
9:113,050	44:984,5140	446,5970	45:431,5110	41:038,241	3:945,899	1:022,367	89,5680	932,5687	0,91
9:309,390	58:452,5045	813,5810	59:265,855	48:252,699	10:199,346	1:146,5118	199,5987	946,5131	0,83
10:851,5860	62:646,5980	682,5540	63:329,520	53:060,5097	9:586,883	1:099,5069	168,5190	930,5879	0,85
11:862,5000	65:483,832	677,5560	66:161,5392	53:602,675	11:881,5157	1:148,839	208,5441	940,5398	0,82
12:222,554	70:364,5918	813,5330	71:178,5248	53:145,5217	17:219,5701	1:234,5472	302,5100	932,5372	0,76
13:908,5061	68:716,5542	893,5560	69:610,5102	50:545,5274	18:171,5268	1:205,5553	318,5794	886,5759	0,74
13:975,5985	71:204,5783	776,5010	71:980,5793	49:941,5493	21:263,5290	1:249,5206	373,5040	876,5166	0,70
13:016,5670	75:537,5505	883,5995	76:421,5500	51:129,5265	24:408,5240	1:325,5219	428,5214	897,5005	0,68
11:615,5695	74:110,5886	864,5860	74:975,5746	47:366,5067	26:744,5819	1:300,5190	469,5207	830,5983	0,64
14:011,5785	78:201,5741	1:135,5265	79:337,5009	49:027,5321	29:174,5423	1:371,5960	511,5832	860,5128	0,63
13:129,5500	80:749,5155	843,5330	81:592,5485	47:591,5457	33:157,5698	1:416,5652	581,5714	834,5938	0,59
12:426,5650	74:261,5270	821,5730	75:083,5000	47:401,5616	26:859,5654	1:302,5829	471,5222	831,5607	0,64
12:930,5070	76:736,5352	725,5455	77:461,5807	47:412,5825	29:323,5527	1:346,5252	514,5447	831,5804	0,62
15:096,5071	78:175,5358	290,5915	78:466,5273	49:729,5632	28:445,5726	1:281,5563	466,5323	815,5240	0,64
14:827,5488	80:802,5572	119,5850	80:922,5422	52:014,5303	28:788,5269	1:282,5580	456,5956	825,5624	0,64
15:471,5567	84:595,5961	210,5730	84:806,5691	54:418,5082	30:177,5879	1:342,5793	479,5014	863,5779	0,64
15:540,5262	90:653,5483	-	90:653,5483	56:388,5567	34:264,5916	1:438,5944	543,5888	895,5056	0,62
15:889,5807	98:245,5997	350,5180	98:596,5177	61:623,5222	36:622,5775	1:535,5093	572,5230	962,5862	0,69
17:684,5329	104:598,5913	410,5960	105:009,5873	72:492,5898	32:106,5015	1:634,5358	501,5656	1:132,5701	0,69
21:486,5827	98:519,5592	280,5640	98:800,5232	74:766,5500	23:753,5092	1:539,5368	371,5142	1:168,5226	0,76
28:737,5734	120:062,5629	1:524,5970	121:587,5599	87:671,5000	32:391,5629	1:875,5978	506,5119	1:369,5859	0,73
34:748,5173	122:979,5562	1:394,5150	124:373,5712	82:348,5200	40:631,5362	1:921,5555	634,5865	1:286,5690	0,66
42:888,5755	132:249,5157	1:210,5870	133:460,5027	83:046,5500	49:202,5657	2:066,5393	768,5791	1:297,5602	0,63
43:921,5154	131:548,5064	1:266,5490	132:814,5554	85:409,5900	46:138,5164	2:055,5439	720,5909	1:324,5530	0,65
42:785,5090	142:200,5932	837,5080	143:038,5012	90:190,5500	52:010,5432	2:221,5889	812,5663	1:409,5226	0,63
40:360,5424	147:356,5981	723,5320	148:080,5301	94:654,5100	52:702,5881	2:302,5452	823,5482	1:478,5970	0,64
43:366,5906	153:689,5856	936,5820	154:626,5686	93:872,5145	59:817,5711	2:401,5404	934,5652	1:466,5752	0,61
579:291,5529	2.638:284,5461	21:212,5325	2.659:496,5786	1.796:744,5169	841:540,5292				

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 Senhora da Hora para o Porto de Leixões, na extensão aproximada de 6 kilometros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da linha

## 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 transito	De sello		
1880.	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	-5-	2:817\$648	497\$080
1881.	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	-5-	6:853\$586	1:415\$253
1882.	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$323	-5-	16:357\$615	4:347\$770
1883.	72	11:267	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	-5-	19:014\$996	7:051\$696
1884.	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	-5-	16:756\$721	6:590\$334
1885.	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	-5-	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
1905.	72	5:211	6:795	14:052	26:058	1:141	48:935	2:336\$928	864\$120	14:767\$151	4:860\$142
1906.	72	6:298	7:715	17:796	31:809	1:768	57:820	2:763\$262	1:007\$310	18:112\$539	5:746\$988
Somma	1:912	164:569	174:616	151:753	690:938	34:795	1.320:591	59:034\$709	11:559\$080	411:653\$166	146:357\$326

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

(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 rendi

## CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto 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 (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	0,86
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	9,93
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	1,36
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	1,21
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	50:670,650	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	1,03
39:533,526	58:551,647	-	58:551,647	53:668,723	4:882,924	813,217	67,818	745,398	0,91
34:874,016	54:501,309	-	54:501,309	57:784,907	3:283,598	956,962	45,606	802,568	1,06
40:104,711	63:964,238	20,000	63:984,238	70:638,826	6:674,588	888,392	92,702	981,094	1,10
887:074,167	1.445:084,659	15:751,590	1.460:836,249	1.570:971,072	125:886,413				

de Espanha alem de Marvão, na extensão de 71<sup>h</sup>,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

## CAMINHO DE FERRO

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 sello		
1882 . .	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	—\$—	55:918\$896	7:961\$063
1883 . .	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	—\$—	97:894\$171	15:525\$248
1884 . .	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	—\$—	98:356\$645	19:593\$507
1885 . .	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	—\$—	93:534\$809	19:090\$610
1886 . .	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623	21:577\$377
1887 . .	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224	25:280\$969
1888 . .	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889 . .	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890 . .	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	100:281	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
1905 . .	253	25:183	55:579	226:014	306:776	7:205	141:780	17:761\$382	7:580\$420	165:881\$145	49:764\$042
1906 . .	253	26:149	54:039	222:548	302:736	6:962	162:288	18:350\$167	7:611\$020	168:307\$149	44:544\$850
Somma	6:199	448:747	985:137	4.157:097	5.590:981	100:405	2.476:666	342:106\$305	92:903\$160	3.015:025\$088	720:866\$994

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

## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto 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	173:836\$498	42:005\$422	853\$327	166\$029	687\$298	0,81
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	0,55
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	0,57
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	0,54
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
196:780\$344	412:425\$531	13:733\$359	426:158\$890	211:896\$868	200:528\$663	1:630\$140	702\$603	837\$537	0,51
214:983\$234	427:835\$233	14:840\$075	442:675\$308	227:850\$242	199:984\$991	1:691\$048	790\$451	900\$594	0,53
4.156:330\$880	7.892:222\$962	268:658\$460	8.160:881\$422	4.368:861\$349	3.523:361\$613				

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

## CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitio	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1884.	31	21:753	95:691	-	117:444	791	9:120	-	-	29:925	3:159
1885.	34	30:290	95:560	-	125:850	964	14:256	-	-	29:805	3:978
1886.	34	31:335	106:908	-	138:243	1:191	16:096	-	405	32:810	3:456
1887.	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-	414	35:400	4:227
1888.	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-	426	37:866	4:070
1889.	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-	474	38:036	4:447
1890.	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-	773	39:062	4:909
1891.	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-	1:252	38:866	4:862
1892.	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-	961	38:601	4:612
1893.	34	32:679	146:257	-	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897	988	37:272	3:960
1894.	34	32:574	149:682	-	182:256	1:489	27:761	2:910	1:104	37:355	4:400
1895.	34	33:442	156:002	-	189:444	1:579	27:711	3:070	1:254	38:749	5:579
1896.	34	37:629	163:206	-	200:835	1:790	31:549	3:273	1:585	41:531	4:987
1897.	34	37:371	169:955	-	207:326	2:170	36:834	3:464	1:738	42:387	5:559
1898.	34	36:311	172:446	-	208:757	2:494	39:716	3:540	1:745	41:786	6:579
1899.	34	37:114	190:762	-	227:876	2:971	43:115	3:758	2:006	43:870	7:647
1900.	34	38:558	210:291	-	248:849	3:242	42:909	4:091	2:876	49:197	8:650
1901.	34	38:389	208:633	-	247:022	3:663	41:367	3:977	2:975	48:413	9:028
1902.	34	40:029	210:094	-	250:123	3:623	50:371	4:015	2:956	47:859	8:953
1903.	34	40:799	210:193	-	250:992	3:797	43:314	4:053	2:946	48:471	9:357
1904.	34	43:709	222:620	-	266:329	3:708	41:917	4:154	2:977	50:230	9:499
1905.	34	43:102	223:455	-	266:557	3:675	45:470	4:171	2:995	50:627	9:289
1906.	34	41:177	238:094	-	279:271	3:625	48:183	4:243	3:009	51:055	9:158
Somma	779	824:448	3.769:343	-	4.593:791	50:142	720:923	51:622	35:869	949:164	140:375

**Observações.**— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub>,299, em 31 de

(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 transitio e addicionaes, só d'aquella data começou ao

7

## BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

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	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
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	29:551,933	26:712,672	1:654,824	785,667	869,157	0,53
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	0,34
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	0,33
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
31:504,871	91:421,620	566,630	91:988,250	28:308,964	63:112,656	2:688,871	1:856,254	832,617	0,31
33:060,759	93:275,532	548,620	93:824,152	28:290,258	64:985,274	2:743,398	1:911,332	832,066	0,30
514:315,045	603:855,260	14:271,120	1.618:126,380	635:209,822	968:645,438				

dezembro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, em 14 de abril de 1884.

respectiva cobrança

## 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 transitó	De sello		
1885.	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48,541	—	597,5476	186,5393
1886.	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220,5694	447,5190	2:404,5870	819,5837
1887.	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238,5602	707,5630	3:712,5915	966,5794
1888.	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215,5498	628,5540	3:339,5997	1:044,5755
1889.	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270,5092	803,5400	3:697,5932	1:476,5410
1890.	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292,5264	1:154,5810	4:127,5672	1:281,5313
1891.	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317,5081	2:147,5710	3:792,5511	1:615,5524
1892.	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274,5991	2:117,5020	3:668,5839	1:702,5226
1893.	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251,5479	2:264,5860	3:613,5060	1:651,5092
1894.	2	12:666	35:650	98:007	146:623	2:923	29:230	219,5539	2:381,5620	3:528,5518	1:559,5765
1895.	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237,5985	2:453,5220	3:645,5002	1:639,5412
1896.	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288,5996	2:813,5310	4:666,5785	1:780,5438
1897.	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297,5783	2:943,5160	4:429,5408	1:503,5874
1898.	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317,5720	3:064,5330	4:514,5834	2:179,5400
1899.	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322,5350	3:320,5370	4:896,5894	2:206,5708
1900.	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327,5167	4:065,5690	5:031,5532	2:238,5066
1901.	2	16:805	64:017	141:803	222:625	4:173	35:026	352,5247	4:274,5150	5:712,5829	2:303,5983
1902.	2	21:207	76:518	188:858	286:583	4:230	34:130	379,5431	4:204,5540	5:318,5655	2:455,5721
1903.	2	20:999	75:739	186:930	283:668	4:801	40:563	367,5608	4:309,5290	5:447,5589	2:494,5276
1904.	2	20:972	74:878	231:843	327:693	4:224	40:488	483,5185	4:284,5240	7:484,5677	1:178,5040
1905.	2	19:960	71:349	220:913	312:222	4:494	43:095	421,5902	4:351,5840	6:452,5069	1:461,5075
1906.	2	21:363	85:499	238:552	345:414	4:660	45:834	450,5126	4:531,5350	6:681,5845	2:599,5795
Somma	43	358:964	1.084:474	2.900:696	4.344:134	71:153	645:091	6:595,5281	57:268,5270	96:765,5919	36:344,5897

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

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

## COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto 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	Totais do trafego	Fora do trafego (a)	Totais						
1:277,394	2:061,263	45,919	2:107,182	1:167,883	893,380	2:061,263	893,380	1:167,883	0,57
4:278,578	7:503,285	193,886	7:697,171	5:818,422	1:684,863	3:751,642	842,431	2:909,211	0,78
3:574,327	8:254,036	202,930	8:456,966	6:413,205	1:840,831	4:127,018	920,416	3:206,602	0,78
3:178,675	7:563,427	124,450	7:687,877	6:020,928	1:542,499	3:781,713	771,249	3:010,464	0,80
6:278,424	11:452,766	278,744	11:731,510	7:902,551	3:550,215	5:726,383	1:775,108	3:951,275	0,69
7:224,335	12:633,320	36,234	12:669,554	9:034,035	3:599,285	6:316,660	1:799,643	4:517,017	0,72
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	15:238,126	87,650	15:325,776	8:949,095	6:289,031	7:619,062	3:144,515	4:474,547	0,59
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	-	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	-	17:206,363	11:414,053	5:792,310	8:603,181	2:896,155	5:707,026	0,66
10:496,325	19:159,042	-	19:159,042	11:245,062	7:913,980	9:579,521	3:956,990	5:622,531	0,58
9:835,792	17:748,936	-	17:748,936	11:578,787	6:170,149	8:874,468	3:085,074	5:789,393	0,65
10:245,406	19:527,046	-	19:527,046	12:175,756	7:351,290	9:763,523	3:675,645	6:087,878	0,62
157:133,812	290:244,628	1:903,384	292:148,012	192:056,846	98:187,782				

## CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de Toneladas		De transitio	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1887.	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251	4:339\$457
1888.	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630	9:146\$439
1889.	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057	9:660\$892
1890.	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739	16:661\$323
1891.	74	76:376	172:000	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406	14:482\$938
1892.	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$486
1893.	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:441\$514
1894.	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353	14:835\$503
1895.	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072\$859	1:879\$520	141:430\$436	13:689\$106
1896.	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568\$639	2:445\$300	154:006\$709	15:039\$809
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\$796
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\$830
1899.	74	63:319	245:493	718:457	1.027:269	3:986	202:180	15:573\$711	3:645\$650	184:738\$960	12:231\$559
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\$634
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\$353
1902.	74	77:638	301:642	893:471	1.272:751	4:551	319:962	17:104\$197	6:381\$730	197:370\$580	15:740\$787
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\$959
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\$852
1905.	74	75:688	293:462	869:607	1.238:757	5:862	344:281	19:858\$167	7:777\$180	223:334\$369	17:747\$090
1906.	74	76:650	215:814	977:061	1.269:525	6:520	407:404	20:442\$817	7:818\$270	224:972\$410	18:320\$635
Somma	1:472	1.481:955	4.473:838	11.422:864	17.378:657	76:164	4.913:220	287.644:409	71:548\$170	3.464:277\$736	271:224\$962

**Observações.**— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão aproximada concessão, 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 rendi

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilometrico total (trafego)	Rendimiento 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 (a)	Totales						
53:832,259	182:835,967	4:229,959	187:065,926	70:173,317	112:662,650	2:770,242	1:707,5010	1:063,2322	0,38
124:013,058	290:196,127	4:500,717	294:696,844	114:244,624	175:951,503	3:921,569	2:377,723	1:543,846	0,39
112:139,297	299:392,246	6:981,344	306:373,590	154:220,217	145:172,029	4:045,841	1:961,784	2:084,057	0,51
88:324,371	280:202,433	754,910	280:957,343	160:054,577	120:147,856	3:786,520	1:623,620	2:162,900	0,57
109:915,611	280:601,955	4:085,000	284:686,955	172:519,921	108:082,034	3:791,918	1:460,568	2:331,350	0,61
84:695,673	234:484,676	981,000	235:465,676	139:670,409	94:814,267	3:168,712	1:281,274	1:887,438	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	340:665,324	181:584,294	157:132,690	4:577,255	2:123,414	2:453,841	0,54
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	5:719,885	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
197:889,660	438:971,119	2:769,867	441:740,986	218:607,618	220:363,501	5:931,312	2:977,885	2:954,157	0,50
216:518,579	459:811,624	1:655,445	461:467,069	222:190,150	237:621,474	6:213,670	3:211,101	3:002,569	0,48
2.707:075,248	6.442:577,946	46:244,129	6.488:822,075	3.367:718,450	3.070:859,496				

de 28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, até os limites da

mento do trafego annual.

## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

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 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
1905	168	29:707	96:547	481:000	607:254	9:342	205:365	18:503\$022	8:721\$440	159:934\$427	30:345\$015
1906	168	19:359	70:449	514:771	604:579	8:853	228:377	20:282\$769	8:779\$670	160:977\$081	34:081\$089
Somma	3:185	445:143	1.286:604	6.008:677	7.740:424	115:704	2.761:351	246:929\$326	95:663\$090	2.428:565\$728	377:415\$483

**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<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6048.

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

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Vedras a Leiria .....
Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até a Figueira da Foz e a Alfarellos.....
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 .....
Em 1905 — Idem .....
Em 1906 — Reembolso para o Estado .....

(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 importancia 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

(d) Nesta importancia 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



## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

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	Do transito	Do 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	751\$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
1905 . .	55	2:548	7:467	31:411	41:426	877	27:829	2:503\$525	1:142\$320	18:074\$835	4:566\$133
1906 . .	55	2:836	7:699	32:283	42:818	907	33:133	2:776\$026	993\$530	19:300\$771	4:646\$810
Somma	1:059	43:740	98:844	482:234	624:818	12:364	428:561	36:643\$249	15:169\$140	257:851\$871	66:396\$663

**Observações.**—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua a Mirandella, na extensão de 54<sup>k</sup>.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.....	.....
Em 1905 — idem.....	.....
Em 1906 — idem .....	.....

## 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	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
4:564\$330	8:330\$427	15:206\$565	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\$942	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	24:663\$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	0,64
32:026\$251	48:383\$642	49:462\$030	97:845\$672	26:798\$023	21:585\$619	879\$701	392\$465	487\$236	0,55
34:588\$339	52:141\$408	45:948\$768	98:090\$176	25:917\$488	26:223\$920	948\$025	476\$798	471\$227	0,54
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
37:326\$995	59:967\$963	46:882\$089	106:850\$052	29:763\$750	30:204\$213	1:090\$327	549\$167	541\$159	0,50
42:740\$445	66:688\$026	41:685\$292	108:373\$318	25:500\$988	41:187\$038	1:212\$509	748\$855	463\$654	0,38
554:844\$903	879:093\$437	1.014:778\$823	1.893:872\$260	550:483\$464	328:609\$973				

29 de setembro de 1887.

15:206\$561

59:123\$612

58:009\$544

57:501\$148

59:222\$135

57:631\$603

57:221\$275

59:929\$188

58:940\$211

58:487\$617

56:963\$111

56:938\$442

49:114\$177

45:356\$412

44:722\$504

39:841\$431

38:867\$175

39:739\$614

37:529\$857

30:809\$794

981:155\$411

mestre), 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. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1888.	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	—\$—	8:691\$333	392\$451
1889.	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	—\$—	9:323\$858	577\$144
1890.	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	—\$—	9:144\$928	756\$781
1891.	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	—\$—	4:309\$413	878\$460
1892.	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	—\$—	14:122\$544	2:878\$039
1893.	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	—\$—	20:656\$746	2:847\$020
1894.	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	—\$—	25:649\$749	2:712\$744
1895.	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	—\$—	30:107\$413	2:887\$560
1896.	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	—\$—	31:714\$516	2:891\$752
1897.	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	—\$—	34:961\$704	3:237\$063
1898.	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	—\$—	44:573\$944	2:981\$230
1899.	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	—\$—	48:860\$937	3:294\$275
1900.	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	—\$—	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
1905.	8	75:532	193:495	739:203	1.008:230	11:644	235:060	4:379\$074	395\$690	61:612\$949	6:690\$055
1906.	8	77:407	200:218	749:573	1.027:198	12:026	260:426	4:591\$750	462\$220	63:303\$695	6:752\$504
Somma	149	849:479	2.263:060	7.880:042	10.992:581	123:764	2.295:522	49:651\$500	2:028\$550	675:235\$090	64:331\$078

**Observações.** — Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio 1.<sup>o</sup>, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0.<sup>o</sup>,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.<sup>o</sup>,3.

(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-

12

## APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração per kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena volucidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
6:195,500	15:279,284	236,705	15:515,989	5:554,495	9:724,789	3:055,857	1:944,958	1:110,899	0,36
9:506,270	19:407,272	451,164	19:858,436	8:940,160	10:467,112	2:425,909	1:308,389	1:117,520	0,46
8:848,422	18:750,131	50,328	18:800,459	8:793,680	9:956,451	2:343,766	1:244,556	1:099,210	0,47
9:959,409	15:147,282	219,000	15:366,282	11:161,675	3:985,607	1:893,410	498,201	1:395,209	0,74
10:783,510	27:784,093	116,000	27:900,093	15:007,814	12:776,279	3:473,012	1:597,035	1:875,977	0,54
9:431,741	32:935,507	279,400	33:214,907	17:721,453	15:214,054	4:116,939	1:901,757	2:215,182	0,54
9:904,771	38:267,264	217,081	38:484,345	26:211,758	12:055,506	4:783,408	1:506,938	3:276,470	0,68
12:373,489	45:368,462	271,243	45:639,705	29:908,667	15:459,795	5:671,057	1:932,474	3:738,583	0,66
15:836,584	50:442,852	554,957	50:997,809	28:273,557	22:169,295	6:305,357	2:771,162	3:534,195	0,56
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	0,57
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
25:114,620	93:417,624	-	93:417,624	47:273,248	46:144,376	11:677,203	5:768,047	5:909,156	0,51
26:623,476	96:679,675	-	96:679,675	48:058,850	48:620,825	12:084,959	6:077,603	6:007,356	0,49
302:735,350	1.042:301,518	4:061,808	1.046:363,326	574:577,365	467:724,153				

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

mento do trafego annual.

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 transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1889 . .	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813:354	9:800	16:127:962	167:864
1890 . .	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942:427	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	57:102:599	2:066:565
1894 . .	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152:162	305:040	55:577:093	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	693:032	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	10:496:030	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
1905 . .	26	165:998	529:264	1.232:703	1.927:965	5:688	61:939	13:426:154	12:148:240	252:392:032	9:332:633
1906 . .	26	160:374	432:386	1.142:473	1.735:233	4:565	59:470	12:202:519	11:125:230	229:219:604	9:801:644
Somma	432	1.843:635	8.455:260	13.915:786	24.214:681	38:834	524:388	152:740:896	85:077:190	2.907:818:822	92:035:241

**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 provisoria, na extensão total aproximada de 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. A ligação tambem provisoria entre as estações de ploração provisoria o troço entre Alcantara-mar e Caes do Sodrê, 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, drê 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 ren  
(b) Extensão rectificada em 1897.

15

## CASCAES

via)

Rendimentos líquidos de impostos				Despesas de exploração	Produto líquido (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 (a)	Totaes						
-5-	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	0,63
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	0,73
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
21:545\$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	0,88
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
24:649\$386	286:374\$051	707\$790	287:081\$841	241:723\$749	44:650\$302	11:014\$386	1:717\$319	9:297\$067	0,84
21:784\$654	260:805\$902	75\$860	260:881\$762	230:325\$653	30:480\$249	10:030\$996	1:172\$317	8:858\$679	0,88
210:608\$986	3.210:463\$049	14:833\$206	3.225:296\$255	2.678:275\$626	532:187\$423				

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 aproximada de 0,6, teve logar 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-

dimento do trafego annual.

## LINHA URBANA

(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 transito	De sêllo		
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	455:055	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
1905.	4	152:353	473:323	1.394:920	2.020:596	15:135	—	4:279\$793	16:026\$580	80:220\$236	18:433\$821
1906.	4	155:454	400:436	1.521:248	2.077:138	15:577	—	4:411\$736	16:681\$200	82:368\$901	24:979\$278
Somma	66	1.956:997	5.828:328	16.173:299	23.958:624	185:533	—	60:026\$963	149:538\$610	1.135:208\$884	211:161\$806

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

14

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilométrico total (trafego)	Rendimiento kilométrico 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						
-§-	24:999§175	65§876	24:365§051	14:935§560	9:363§615	12:149§587	4:681§807	7:467§780	0,61
-§-	42:514§615	624§000	43:138§615	29:734§201	12:780§414	10:628§653	3:195§103	7:433§550	0,70
-§-	51:637§612	227§000	51:864§612	44:328§255	7:309§357	12:909§403	1:827§339	11:082§064	0,86
-§-	58:919§052	499§825	59:418§877	43:005§835	15:913§217	14:729§763	3:978§304	10:751§459	0,73
-§-	64:502§091	365§905	64:867§996	46:643§336	17:858§755	16:125§523	4:464§689	11:660§834	0,72
-§-	70:720§568	422§815	71:143§383	48:997§830	21:722§738	17:680§142	5:430§685	12:249§457	0,69
-§-	70:981§472	780§917	71:762§389	50:511§019	20:470§453	17:745§368	5:117§613	12:627§755	0,71
-§-	72:025§807	369§612	72:395§419	54:993§401	17:032§406	18:006§451	4:258§101	13:748§350	0,76
-§-	104:966§287	586§100	105:552§387	62:249§995	42:716§292	26:241§571	10:679§073	15:562§498	0,59
-§-	87:839§131	505§260	88:344§391	71:273§293	16:565§838	21:959§782	4:141§459	18:818§323	0,81
-§-	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
-§-	98:552§553	332§466	98:885§019	86:933§119	11:619§434	24:638§137	2:904§858	21:733§279	0,68
-§-	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
-§-	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
-§-	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
-§-	98:654§057	10:770§645	109:424§702	88:967§224	9:686§833	24:663§514	2:421§708	22:241§806	0,81
-§-	107:348§179	5:417§970	112:766§149	85:520§155	21:828§024	26:837§044	5:457§006	21:380§038	0,79
-§-	1.346:370§690	34:472§503	1.380:843§193	1.089:092§034	256:378§656				

mento do trafego annual.

## CAMINHOS 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 transito	De sello		
1890 . . .	5	806	764	3:406	4:976	20	824	177\$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	32:814	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
1905 . . .	50	4:646	12:245	45:232	62:123	1:068	15:086	1:906\$628	1:553\$790	22:490\$947	4:787\$567
1906 . . .	50	4:667	11:716	46:382	62:765	1:125	16:370	1:956\$957	1:503\$780	22:718\$846	5:047\$594
Somma	805	70:950	159:701	604:148	834:799	10:962	195:033	24:248\$967	15:725\$220	293:080\$117	56:875\$377

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

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias 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 . . . . .	.....
Em 1905 — idem . . . . .	.....
Em 1906 — idem . . . . .	.....

## SANTA COMBA DÃO A VISEU

CAMINHO DE FERRO  
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	0,81
10:798,830	31:705,983	62:217,758	93:923,741	25:484,995	6:220,988	634,118	124,619	509,699	0,80
14:006,971	34:580,982	62:307,059	96:888,041	30:424,447	4:156,535	691,618	83,130	608,488	0,88
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
16:336,301	43:614,815	56:887,130	100:501,945	28:734,751	14:880,064	872,296	297,601	574,695	0,66
17:353,099	45:119,539	55:337,754	100:457,293	27:733,628	17:385,911	902,390	347,718	554,672	0,61
205:823,317	555:778,811	983:161,445	1.538:940,256	461:809,319	93:969,492				

25 de novembro de 1890, na extensão de 49<sup>k</sup>,51086.

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

.....	6:315,789
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:199,456
.....	61:760,708
.....	61:875,235
.....	60:794,702
.....	61:986,256
.....	59:810,463
.....	57:387,412
.....	53:729,043
.....	53:435,593
.....	51:933,869
.....	<u>965:058,322</u>

## CAMINHO DE FERRO

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos			
						Numero de toneladas					
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1891 . .	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907,5681	313,3320	19:808,5032	3:859,5725
1892 . .	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309,5132	1:232,5070	40:962,5713	7:878,5869
1893 . .	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877,5905	1:746,5320	52:876,5171	8:946,5901
1894 . .	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092,5388	2:035,5440	57:137,5199	9:316,5178
1895 . .	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790,5923	2:391,5160	59:649,5678	11:063,5845
1896 . .	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372,5465	2:771,5450	62:359,5100	9:909,5209
1897 . .	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660,5661	3:034,5770	63:650,5007	11:457,5395
1898 . .	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679,5341	3:103,5340	67:491,5252	12:908,5243
1899 . .	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	02:479	9:144,5532	3:504,5400	69:135,5379	14:739,5175
1900 . .	212	7:701	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595,5625	4:745,5870	71:949,5756	14:873,5706
1901 . .	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991,5863	4:805,5870	72:263,5103	15:319,5213
1902 . .	212	9:139	22:606	128:582	160:327	3:405	102:268	11:091,5651	5:125,5360	75:235,5426	19:355,5597
1903 . .	212	9:252	22:884	130:175	162:311	2:924	108:306	11:729,5907	5:472,5760	79:007,5688	18:880,5685
1904 . .	212	9:269	22:912	130:434	162:615	3:266	121:047	11:578,5751	5:636,5690	79:124,5286	23:220,5306
1905 . .	212	9:169	22:602	129:101	160:872	4:187	112:579	12:275,5063	5:608,5320	84:312,5599	26:235,5513
1906 . .	212	8:185	41:897	137:112	167:194	3:843	131:065	13:087,5997	5:893,5550	84:766,5307	22:912,5298
Somma	3:168	125:699	329:766	1.628:828	2.084:293	38:016	1.110:667	136:185,5885	57:420,5690	1.039:728,5696	230:876,5858

**Observações.**—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165<sup>h</sup>,086, em

(a) Nestas verbas são incluídas :

- 1.º — As que da verba geral «reccita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendi
- 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 1896 a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203<sup>h</sup>,71349.

As garantias de juro liquidadas n'este 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 .....	
Em 1905 — idem .....	
Em 1906 — idem .....	

(b) A verba annual da garantia de juro total da linha garantida é de 401:111,5861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976,5075 réis, importancia de

(c) Esta importancia esta incluída a de 12:805,5810 réis que no 1.º semestre louve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno eco

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto 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 (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	135:619\$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	1,11
91:271\$117	163:539\$426	402:911\$071	566:450\$497	152:620\$491	10:918\$935	771\$411	51\$054	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	0,99
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\$880	258:314\$472	354:242\$809	612:557\$281	161:478\$985	96:835\$487	1:218\$464	456\$771	761\$693	0,64
162:633\$080	273:181\$192	339:350\$979	612:532\$171	165:348\$997	107:832\$195	1:288\$590	508\$642	779\$948	0,61
180:507\$050	288:185\$655	324:375\$016	612:560\$671	174:313\$370	113:872\$285	1:359\$366	537\$133	822\$233	0,60
1.728:526\$842	2.999:132\$396	5.558:329\$207	8.557:461\$603	2.529:818\$301	469:314\$095				

6 de setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211<sup>h</sup>,590, em 11 de maio de 1893.

mento do trafego annual.

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

.....	99:851\$135
.....	300:911\$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\$459
.....	394:779\$810
.....	366:690\$661
.....	750:164\$836
.....	354:180\$764
.....	339:317\$944
.....	324:312\$581
.....	5.547:751\$583

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

## CAMINHO DE FERRO DE

Anos	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 transito	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
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
1905.	70	4:959	10:502	58:956	74:417	2:994	51:534	4:357,886	939,580	28:403,193	10:668,018
1906.	70	4:460	9:651	58:437	72:548	3:607	65:665	4:564,191	927,440	28:390,981	13:528,146
Somma	210	15:627	31:801	169:553	216:981	8:697	168:029	12:791,868	2:757,530	84:577,096	30:292,305

**Observações.**— Esta linha, na extensão de 69<sup>t</sup>,3842, foi aberta á exploração na sua totalidade em 15 de janeiro de 1904.

17

## VENDAS NOVAS A SETIL

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	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
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
58:314,869	97:386,080	-	97:386,080	69:497,108	27:888,972	1:391,229	398,414	992,815	0,71
59:892,963	101:812,090	-	101:812,090	66:032,688	35:779,402	1:454,458	511,134	943,324	0,64
169:889,726	284:759,127	-	284:759,127	254:690,606	30:068,521				

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

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 transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1905 . .	10	596	1:265	7:570	9:431	146	3:278	228\$837	205\$550	2:108\$410	440\$109
1906 . .	48	2:714	6:052	31:564	40:330	472	18:005	1:472\$229	971\$560	12:657\$495	2:147\$144
Somma	58	3:310	7:317	39:134	49:761	618	21:283	1:701\$066	1:177\$110	14:765\$905	2:587\$253

**Observações.** — O troço de Mirandella a Romeu na extensão de . . . . .  
 O troço de Romeu a Macedo na extensão de . . . . .  
 O troço de Macedo a Sendas na extensão de . . . . .  
 O troço de Sendas a Rossas na extensão de . . . . .  
 O troço de Rossas a Bragança na extensão de . . . . .  
 Total . . . . .

(a) Nestas verbas estão incluídas as garantias de juro pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, que são as seguintes:

Em 1905 — parte do anno no troço de Mirandella a Sendas . . . . .  
 Em 1906 — parte do anno na totalidade da linha . . . . .

## MIRANDELLA A BRAGANÇA

duzida)

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	Totacs do trafego	Fora do trafego (a)	Totacs						
3:072\$494	5:621\$013	11:277\$204	17:898\$217	4:269\$617	1:351\$396	562\$101	135\$139	426\$961	0,76
20:838\$082	35:642\$721	62:299\$773	97:942\$494	22:841\$102	12:801\$619	742\$556	266\$700	475\$856	0,64
23:910\$576	41:263\$734	73:576\$977	114:840\$711	27:110\$719	14:153\$015				

13<sup>h</sup>,020 foi aberto á exploração em 2 de agosto de 1905.

15<sup>h</sup>,480 foi aberto á exploração em 15 de outubro de 1905.

14<sup>h</sup>,020 foi aberto á exploração em 18 de dezembro de 1905.

13<sup>h</sup>,560 foi aberto á exploração em 14 de agosto de 1906.

23<sup>h</sup>,020 foi aberto á exploração em 31 de dezembro de 1906.

79<sup>h</sup>,100

..... 10:629\$814

..... 55:984\$174

..... 66:613\$988

## LINHA DO VAL

(Via re

Anno	Numero de killo- tros 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		
1906 . .	26	12:490	-	37:593	50:083	548	11:504	1:098,798	814,403	12:340,525	1:549,228

**Observação.** — O troço d'esta linha, entre Regua e Villa Real, na extensão de 26 kilometros, foi aberto á exploração em 12 de

19

## LE DO CORGO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Coeficiente da exploração
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
10:051,120	23:940,873	11,501	23:952,374	16:319,178	7:621,695	920,802	293,142	627,660	0,68

maio de 1906.

## Mapa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro, de

Linhas ferreas	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	

## Linhas exploradas pelo

Suel e Sueste . . . . .	590	50:694	172:196	739:477	962:367	22:153	407:117	55:130\$343	31:403\$360	440:778\$766
Minho e Douro . . . . .	343	97:501	297:649	1.297:770	1.692:920	29:372	522:703	65:096\$533	48:248\$008	618:368\$547
Total . . . . .	933	148:195	469:845	2.037:247	2.655:287	51:525	929:820	120:226\$876	79:651\$368	1.059:147\$313

## Linhas exploradas pelo

Valle do Corgo . . . . .	26	12:490	-	37:593	50:083	548	11:504	1:098\$798	814\$403	12:340\$525
--------------------------	----	--------	---	--------	--------	-----	--------	------------	----------	-------------

## Linhas exploradas por

Rede da Companhia Real	Leste e Norte . . . . .	506	144:803	484:466	2.572:344	3.201:613	54:511	1.520:303	96:847\$999	57:724\$180	1.627:301\$559
	Ramal de Caceres . . . . .	72	6:298	7:715	17:796	31:809	1:768	57:820	2:763\$262	1:007\$310	18:112\$539
	Ramal de Coimbra . . . . .	2	21:363	85:499	238:552	345:414	4:660	45:834	450\$126	4:531\$350	6:681\$845
	Lisboa, Cintra, Torres Vedras	74	76:650	215:814	977:061	1.269:525	6:520	407:404	20:442\$817	7:818\$270	224:972\$410
	Torres, Figueira, Alfarellos	168	19:359	70:449	514:771	604:579	8:853	228:377	20:282\$769	8:779\$670	160:977\$081
	Santa Apollonia a Bemfica . .	8	77:407	200:218	749:753	1.027:198	12:026	260:426	4:591\$750	462\$230	63:303\$695
	Ramal de Caceres . . . . .	26	160:374	432:386	1.142:473	1.735:233	4:565	59:470	12:202\$519	11:125\$230	229:219\$604
	Linha Urbana . . . . .	4	155:454	400:436	1.521:248	2.077:138	15:577	-	4:411\$736	16:681\$200	82:368\$901
	Beira Baixa . . . . .	212	8:185	21:897	137:112	167:194	3:843	131:065	13:087\$997	5:893\$550	84:766\$307
	Setil a Vendas Novas . . . .	70	4:460	9:651	58:437	72:548	3:607	65:665	4:564\$191	927\$440	28:390\$981
Total . . . . .	1:142	674:353	1.928:531	7.929:367	10.532:251	115:930	2.776:364	179:645\$166	114:950\$430	2.526:094\$922	
Linha da Beira Alta . . . . .	253	26:149	54:039	222:548	302:736	6:962	162:288	18:350\$167	7:611\$020	168:307\$149	
Total geral . . . . .	1:395	700:502	1.982:570	8.151:915	10.834:987	122:892	2.938:652	197:995\$333	122:561\$450	2.694:402\$071	

## Linhas exploradas por

Porto á Povoá de Famalicão . .	64	78:410	862:899	-	941:309	2:806	76:965	6:895\$552	5:159\$640	103:126\$127
Bougado a Guimaaães . . . . .	34	41:177	238:094	-	279:271	3:625	48:183	4:243\$346	3:009\$490	51:055\$844
Santa Comba Dão a Viseu . . . .	50	4:667	11:716	46:382	62:765	1:125	16:370	1:956\$957	1:503\$780	22:718\$846
Mirandella a Bragança . . . . .	48	2:714	6:052	31:564	40:330	472	18:005	1:472\$229	971\$560	12:657\$495
Foz-Tua a Mirandella . . . . .	55	2:836	7:699	32:283	42:818	907	33:133	2:776\$026	993\$530	19:300\$771
Total . . . . .	254	129:804	1.126:460	110:229	1.366:493	8:935	192:656	17:344\$110	11:638\$000	208:859\$083

## Total

Linhas do Estado (via larga) . .	933	148:195	469:845	2.037:247	2.655:287	51:525	929:820	120:226\$876	79:651\$368	1.059:147\$313
Linha do Estado (via reduzida)	26	12:490	-	37:593	50:083	548	11:504	1:098\$798	814\$403	12:340\$525
Linhas de companhias (via larga)	1:395	700:502	1.982:570	8.151:915	10.834:987	122:892	2.938:652	197:995\$333	122:561\$450	2.694:402\$071
Linhas de companhias (via reduzida)	254	129:804	1.126:460	110:229	1.366:493	8:935	192:656	17:344\$110	11:638\$000	209:859\$083
Total geral . . . . .	2:608	990:991	3.578:875	10.336:984	14.906:850	183:900	4.072:632	336:665\$117	214:665\$221	3.974:748\$992

interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, no anno de 1906

Rendimentos (liquido 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
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						

### Estado (via larga)

129:275,956	739:116,510	1.309:171,232	3:475,140	1.312:646,372	900:081,027	409:090,205	2:218,934	693,373	1:525,561	0,68
179:396,892	620:573,153	1.418:338,592	4:441,147	1.422:779,739	719:573,510	698:765,082	4:135,097	2:037,215	2:097,881	0,51
308:672,848	1.359:689,663	2.727:509,824	7:916,287	2.735:426,111	1.619:654,537	1.107:855,287				

### Estado (via reduzida)

1:549,228	10:051,120	23:940,873	11,501	23:952,374	16:319,178	7:621,695	920,802	293,142	627,660	0,68
-----------	------------	------------	--------	------------	------------	-----------	---------	---------	---------	------

### companhias (via larga)

326:321,831	2.056:674,404	4.010:297,794	4:099,812	4.014:397,606	1.294:009,312	2.716:288,482	7:925,489	5:368,159	2:557,330	0,32
5:746,988	40:104,711	63:964,238	20,900	63:984,238	70:638,826	6:674,588	888,392	92,702	981,094	1,10
2:599,795	10:245,406	19:527,046	-	19:527,046	12:175,756	7:351,290	9:763,523	3:675,645	6:087,878	0,62
18:320,635	216:518,579	459:811,624	1:655,445	461:467,069	222:190,150	237:621,474	6:213,670	3:211,101	3:002,569	0,48
34:081,089	251:147,639	446:205,809	447,406	446:653,215	247:073,738	199:132,071	2:655,987	1:185,310	1:470,677	0,55
6:752,504	26:623,476	96:679,675	-	96:679,675	48:058,850	48:620,825	12:084,959	6:077,603	6:007,356	0,49
9:801,644	21:784,654	260:805,902	75,860	260:881,762	230:325,653	30:480,249	10:030,996	1:172,317	8:858,679	0,88
24:979,278	-	107:348,179	5:417,970	112:766,149	85:520,155	21:828,024	26:837,044	5:457,006	21:380,038	0,79
22:912,298	180:507,050	288:185,655	324:375,016	612:560,671	174:313,370	113:872,285	1:359,366	537,133	822,233	0,60
13:528,146	59:892,963	101:812,090	-	101:812,090	66:032,688	35:779,402	1:454,458	511,134	943,324	0,64
465:044,208	2.863:498,882	5.854:638,012	336:091,508	6.190:729,521	2.450:338,498	3.404:299,514				
44:544,850	214:983,234	427:835,233	14:840,075	442:675,308	227:850,242	199:984,991	1:691,048	790,454	900,594	0,53
509:589,058	3.078:482,116	6.282:473,245	350:931,584	6.633:404,829	2.678:188,740	3.604:284,505				

### companhias (via reduzida)

7:196,823	43:366,906	153:689,856	936,830	154:626,686	93:872,145	59:817,711	2:401,404	934,652	1:466,752	0,61
9:158,929	33:060,759	93:275,532	548,620	93:824,152	28:290,258	64:985,274	2:743,398	1:911,332	832,066	0,30
5:047,594	17:353,099	45:119,539	55:337,754	100:457,293	27:733,628	17:385,911	902,390	347,718	554,672	0,61
2:147,144	20:838,082	35:642,721	62:299,773	97:942,494	22:841,102	12:801,619	742,556	266,700	475,856	0,64
4:646,810	42:740,445	66:688,026	41:685,292	108:373,318	25:500,988	41:187,038	1:212,509	748,855	463,654	0,38
28:197,300	157:359,291	394:415,674	160:808,269	555:223,943	198:238,121	196:177,553				

### geral

308:672,848	1.359:689,663	2.727:509,824	7:916,287	2.735:426,111	1.619:654,537	1.107:855,287	-	-	-	-
1:549,228	10:051,120	23:940,873	11,501	23:952,374	16:319,178	7:621,695	-	-	-	-
509:589,058	3.078:482,116	6.282:473,245	350:931,584	6.633:404,829	2.678:188,740	3.604:284,505	-	-	-	-
28:197,300	157:359,291	394:415,674	160:808,269	555:223,943	198:238,121	196:177,553	-	-	-	-
848:008,434	4.605:582,190	9.428:339,616	519:667,641	9.948:007,257	4.512:400,576	4.915:939,040				

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

Annos	Numero de kilometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
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	56:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	-\$-	452:604\$449	57:156\$155
1880.	587	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	-\$-	502:158\$426	70:463\$867
1881.	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	-\$-	506:780\$232	78:364\$431
1882.	594	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	-\$-	537:718\$832	77:593\$073
1883.	598	63:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	-\$-	545:010\$377	79:832\$404
1884.	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	-\$-	545:915\$559	88:540\$500
1885.	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	-\$-	527:306\$690	83:308\$879
1886.	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	548:255\$266	90:385\$129
1887.	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	566:804\$665	99:707\$474
1888.	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	608:616\$878	105:885\$939
1889.	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	358:870	75:193\$450	11:202\$330	695:945\$718	117:647\$232
1890.	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	722:633\$647	133:822\$167
1891.	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	79:495\$886	33:666\$010	716:620\$103	144:678\$910
1892.	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142\$770	34:295\$290	681:952\$731	137:538\$515
1893.	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:231\$105	136:977\$090
1894.	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437\$034	31:997\$320	697:268\$838	143:548\$684
1895.	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742\$483	33:983\$940	722:821\$964	143:368\$194
1896.	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	70:549\$047	39:687\$100	758:870\$039	153:596\$271
1897.	834	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226\$262	42:726\$520	809:384\$952	166:157\$950
1898.	834	134:747	322:332	1.193:605	1.650:684	28:527	546:720	84:968\$763	44:658\$590	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\$660	799:671\$852	197:425\$584
1900.	843	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:540	653:319	90:836\$623	61:322\$450	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\$740	897:780\$053	239:208\$838
1902.	858	153:768	370:528	1.522:872	2.047:168	41:812	786:921	106:349\$060	69:703\$213	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\$021	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\$710	997:735\$674	278:123\$251
1905.	899	153:096	473:779	2.013:996	2.640:871	48:786	885:978	114:548\$719	76:278\$254	1.024:670\$503	297:604\$777
1906.	933	148:195	469:845	2.037:247	2.665:287	51:525	929:820	120:225\$876	79:651\$368	1.059:147\$313	308:672\$848
Somma	22:195	3.060:051	7.608:528	309.947:609	41.626:188	692:250	13.656:514	2.167:900\$809	895:139\$676	20.966:333\$792	4.473:291\$574

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

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1906

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Productos 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						
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	579:870\$945	543:872\$414	1:874\$152	909\$485	964\$667	0,51
510:000\$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	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	1:988\$650	985\$560	1:003\$090	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:903\$359	803\$998	1:099\$361	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:888\$014	816\$152	1:071\$862	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:895\$213	780\$453	1:114\$760	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:929\$983	875\$207	1:054\$776	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$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\$612	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	12:811\$405	2.506:521\$329	1.479:912\$758	1.013:792\$166	2:817\$745	1:145\$527	1:672\$217	0,59
1.271:980\$177	2.594:255\$457	14:566\$604	2.608:822\$061	1.482:073\$283	1.112:182\$174	2:885\$712	1:237\$132	1:648\$580	0,57
1.359:689\$663	2.727:509\$824	7:916\$287	2.735:426\$111	1.619:604\$537	1.107:855\$287	2:923\$376	1:187\$411	1:735\$963	0,59
22.946:250\$750	48.385:876\$116	564:065\$647	48.949:941\$763	26.394:011\$313	21.991:864\$803				

ramal de Campanhã a nova Alfandega do Porto, ou 3<sup>o</sup>, e desde 8 de novembro de 1886 tambem a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2<sup>o</sup>, por serem troço<sup>s</sup>

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

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitio	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1877	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-\$-	819:942\$660	122:043\$340
1878	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-\$-	850:472\$678	140:718\$922
1879	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-\$-	829:459\$427	170:117\$376
1880	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-\$-	866:408\$201	173:114\$738
1881	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	58:627\$709	-\$-	885:221\$535	165:614\$148
1882	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	-\$-	1.013:702\$622	184:688\$194
1883	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	-\$-	1.055:729\$884	193:437\$293
1884	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	-\$-	1.045:944\$220	202:198\$907
1885	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	-\$-	1.009:820\$013	183:433\$929
1886	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518	226:819\$991
1887	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$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\$081
1896	1:326	443:672	1.478:877	4.302:946	6.225:495	58:236	1.233:686	124:695\$225	60:145\$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
1905	1:395	763:443	2.313:544	7.728:185	10.805:172	119:993	2.720:802	193:149\$976	120:203\$320	2.692:178\$398	497:457\$371
1906	1:395	700:502	1.982:570	8.151:915	10.834:987	122:892	2.938:652	197:995\$333	122:561\$450	2.694:402\$071	509:589\$058
Somma	32:013	11.320:844	34.465:212	101.888:982	147.675:038	1.629:836	36.643:795	3.379:974\$932	1.360:930\$810	49.770:869\$346	8.617:107\$813

(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

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1906

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						
919:567,610	1.861:553,610	19:619,145	1.881:172,755	569:604,339	1.291:949,271	2:700,3902	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	3:689,5579	2:506,777	1:182,802	0,32
958:856,762	1.958:433,565	16:159,390	1.974:592,955	597:507,568	1.360:925,997	3:870,422	2:689,577	1:180,845	0,31
1.052:461,018	2.091:983,957	9:000,000	2.100:983,957	658:871,596	1.433:112,361	3:831,472	2:624,748	1:206,724	0,31
1.103:451,626	2.154:287,309	100:576,771	2.254:864,080	712:100,200	1.442:187,109	3:727,141	2:495,134	1:232,007	0,33
1.159:609,590	2.358:000,406	37:856,755	2.395:857,161	934:425,308	1.423:575,098	3:344,681	2:019,255	1:325,426	0,40
1.228:924,770	2.478:091,947	30:326,096	2.508:418,043	952:194,750	1.525:897,197	2:982,060	1:836,218	1:145,842	0,38
1.280:674,671	2.528:817,798	25:526,289	2.554:344,087	901:859,867	1.626:957,931	3:043,102	1:957,831	1:085,271	0,36
1.301:095,289	2.494:349,231	55:193,124	2.549:542,355	885:534,846	1.608:814,385	2:998,016	1:933,671	1:064,345	0,35
1.375:658,427	2.793:321,936	69:516,619	2.862:838,555	943:749,230	1.849:572,706	3:353,327	2:220,375	1:132,952	0,34
1.431:286,988	3.037:116,099	69:702,815	3.106:818,914	1.053:024,427	1.984:091,672	3:234,416	2:112,984	1:121,432	0,35
1.604:989,703	3.394:961,464	116:820,215	3.511:781,679	1.210:378,551	2.184:582,913	3:264,386	2:100,561	1:163,825	0,36
1.786:971,597	3.693:306,750	172:501,414	3.865:808,164	1.472:863,453	2.220:443,297	3:416,565	2:054,064	1:362,501	0,40
1.738:546,339	3.710:080,415	120:143,184	3.830:223,599	1.647:954,414	2.062:126,001	3:360,580	1:867,868	1:492,712	0,44
1.439:061,678	3.481:596,539	255:700,153	3.737:296,692	1.770:312,414	1.711:284,125	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	2:631,743	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	0,41
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	430:683,035	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
2.861:546,734	6.051:182,503	377:996,531	6.429:179,034	2.616:293,621	3.434:888,882	4:337,765	2:462,286	1:875,479	0,43
3.078:482,116	6.282:473,245	350:931,584	6.633:404,829	2.678:188,740	3.604:284,505	4:503,565	2:583,716	1:919,849	0,43
52.403:724,924	110.791:702,083	8.025:831,202	118.817:533,285	47.252:291,077	63.539:411,006				

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

Annos	Numero de killo- metros 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	230:744	—	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	9:815\$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\$681	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	62:763	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
1905	213	125:028	1.074:339	84:213	1.283:580	9:078	158:097	15:352\$702	11:150\$480	192:484\$166	26:897\$141
1906	254	129:804	1.126:460	110:229	1.366:493	8:935	192:656	17:344\$110	11:638\$000	208:859\$083	28:197\$300
Somma	4:423	2.044:147	15.989:550	1.125:516	19.159:213	160:123	2.259:637	187:526\$103	124:198\$190	3.396:643\$640	443:446\$693

(a) Desde os annos de 1887 e 1905 são incluídas nestas verbas as importancias garantidas de juro pagas pelo Estado á Companhia Nacional respectivamente pela s Bahia

tinente do reino, de via reduzida, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1906

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	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$733	367\$470	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:002\$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
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$070	168\$191	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$075	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	1:235\$444	360\$553	874\$891	0,71
22:291\$216	110:883\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	1:218\$495	349\$749	868\$746	0,71
23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	1:285\$841	396\$652	889\$189	0,69
29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	1:289\$761	454\$515	835\$246	0,65
44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	1:107\$752	294\$843	812\$909	0,73
50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	1:167\$414	360\$259	807\$155	0,69
50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	1:195\$669	442\$447	753\$222	0,63
59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	1:037\$692	352\$037	685\$655	0,66
67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	1:057\$308	401\$728	655\$580	0,62
75:108\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	1:055\$055	415\$786	639\$269	0,61
69:010\$526	207:257\$694	123:713\$599	330:971\$293	131:411\$419	75:846\$275	1:026\$028	375\$477	650\$551	0,63
72:655\$546	217:807\$372	122:675\$061	340:482\$433	131:697\$574	86:109\$798	1:078\$254	426\$286	651\$968	0,60
76:052\$891	230:838\$956	122:869\$245	353:708\$201	131:138\$660	99:700\$296	1:142\$767	493\$566	649\$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
128:601\$085	347:982\$392	116:336\$373	464:318\$765	185:731\$182	162:251\$210	1:633\$720	761\$743	871\$977	0,53
157:359\$291	394:415\$674	160:808\$269	555:223\$943	198:238\$121	196:177\$553	1:552\$817	772\$353	780\$465	0,50
1.878:185\$370	5.718:275\$702	3.107:000\$690	7.825:276\$393	3.471:357\$493	2.246:918\$210				

erreas do Foz-Tua a Mirandella e Mirandella a Bragança e desde 25 de novembro de 1890 tambem as respectivas á linha de Santa Comba Dão a Viseu.

Mapa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro portugueses, de interesse geral,

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	Poquena velocidade	De transitio	De sello		
1877 . . .	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819,5009	-5-	1.214:912,5015	171:016,5086
1878 . . .	1:014	153:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950,5271	-5-	1.289:246,5083	185:975,5552
1879 . . .	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958,5442	-5-	1.319:351,5446	228:311,5101
1880 . . .	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194,5077	-5-	1.403:166,5097	244:850,5225
1881 . . .	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727,5276	-5-	1.436:294,5157	248:828,5844
1882 . . .	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345,5439	-5-	1.597:533,5514	267:964,5327
1883 . . .	1:486	208:821	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813,5182	-5-	1.648:596,5997	279:034,5793
1884 . . .	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169,5813	-5-	1.672:036,5478	301:789,5812
1885 . . .	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442,5337	-5-	1.615:802,5629	276:658,5786
1886 . . .	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920,5166	23:290,5890	1.822:787,5987	327:012,5425
1887 . . .	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857,5743	24:497,5200	2.016:000,5768	362:255,5449
1888 . . .	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399,5687	25:437,5250	2.233:251,5806	388:623,5231
1889 . . .	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001,5993	28:004,5320	2.445:611,5592	394:709,5124
1890 . . .	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790,5697	42:884,5280	2.525:501,5558	432:606,5272
1891 . . .	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194,5799	81:686,5570	2.589:430,5184	457:853,5101
1892 . . .	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	1.489:799	182:949,5702	80:976,5400	2.434:092,5022	422:166,5206
1893 . . .	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261,5703	83:219,5010	2.470:382,5384	425:899,5402
1894 . . .	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059,5497	82:231,5800	2.460:639,5924	441:721,5173
1895 . . .	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709,5916	89:655,5680	2.585:091,5588	450:013,5877
1896 . . .	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714,5767	105:069,5380	2.729:469,5190	453:054,5661
1897 . . .	2:862	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836,5608	113:474,5220	2.874:730,5342	490:755,5682
1898 . . .	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355,5862	119:271,5500	3.062:450,5510	563:459,5117
1899 . . .	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649,5160	130:524,5570	3.162:245,5437	582:302,5118
1900 . . .	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754,5980	174:735,5510	3.345:842,5804	608:200,5123
1901 . . .	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552,5249	178:054,5590	3.418:461,5575	644:737,5759
1902 . . .	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	156:152	3.288:590	290:031,5449	185:139,5483	3.502:618,5788	714:160,5598
1903 . . .	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315,5181	191:778,5181	3.588:871,5349	732:516,5447
1904 . . .	2:483	1.035:414	3.693:659	9.564:441	14.293:514	161:859	3.612:180	313:999,5123	198:834,5960	3.797:686,5020	768:951,5294
1905 . . .	2:507	1.041:567	3.861:662	9.826:394	14.729:623	177:857	3.764:877	323:051,5397	207:632,5054	3.909:333,5067	821:959,5289
1906 . . .	2:608	990:991	3.578:875	10.336:984	14.906:850	183:900	4.072:632	336:665,5117	214:665,5221	3.974:748,5992	848:008,5434
Somma	58:657	16.437:532	58.063:290	133.999:700	208.500:522	2.482:457	52.571:451	5.736:491,5642	2.381:083,5079	74.146:187,5303	13.535:395,5308

**Observações.** — Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto de sello, de 26 de novembro de 1885, elaborado 1 de janeiro de 1886.

em leito próprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1906

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						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:020\$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	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	2:454\$725	1:394\$708	1:060\$017	0,43
1.949:999\$482	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	2:679\$607	1:606\$315	1:073\$292	0,40
2.051:131\$898	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	2:610\$128	1:553\$542	1:056\$586	0,40
2.259:235\$196	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	2:592\$198	1:496\$543	1:095\$745	0,42
5.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	2:701\$200	1:517\$972	1:183\$228	0,44
2.508:500\$438	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	2:624\$392	1:341\$645	1:282\$747	0,49
2.200:977\$016	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	2:399\$753	1:123\$026	1:276\$727	0,53
2.339:224\$973	5.195:483\$201	563:481\$655	5.758:964\$856	2.736:746\$307	2.458:736\$894	2:258\$906	1:069\$016	1:189\$890	0,53
2.416:019\$031	5.312:300\$817	592:023\$211	5.904:324\$028	2.641:973\$458	2.670:327\$359	2:276\$050	1:144\$099	1:131\$951	0,50
2.404:400\$637	5.306:761\$734	626:589\$801	5.933:351\$535	2.698:773\$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\$827	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\$714	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\$953	4.516:836\$274	3:546\$303	1:819\$104	1:727\$198	0,48
4.262:127\$996	8.993:420\$352	508:899\$508	9.502:319\$860	4.284:098\$086	4.709:322\$266	3:587\$323	1:878\$469	1:708\$854	0,47
4.605:582\$190	9.428:339\$616	519:667\$641	9.948:007\$257	4.512:400\$576	4.915:939\$040	3:615\$160	1:884\$945	1:730\$215	0,48
77.238:212\$164	164.919:794\$775	10.696:909\$040	175.616:703\$815	77.133:979\$061	87.785:815\$714				

para 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