

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 22.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 528

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra — S. Luiz, 1904, medalha de bronze — Liège, 1906, medalha de prata

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELOS PORTO

Proprietario-director
L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da redacção
CHRISTIANO TAVARES, Official do exercito

Redactor effectivo — Conselheiro José Fernando de Souza, Engenheiro.

Collaborador effectivo — José Maria Mello de Mattos, Engenheiro

COMPOSIÇÃO
Tipog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Dezembro de 1909

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
R. Nova da Trindade, 48
Telefone 27
Endereço telegrafico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Repartição de Caminhos de ferro. — Elementos estatísticos dos Caminhos de ferro do continente de Portugal de 1877-1907.
Sul e Sueste. — 6.ª ampliação á tarifa especial n.º 7, p. v.
Companhia Real. — Ampliação da tarifa especial n.º 7, p. v.; 12.ª e 13.ª ampliações da tarifa especial n.º 8, p. v.; tarifa internacional n.º 302, p. v.

SUMMARY

Paginas

Elementos estatísticos dos Caminhos de ferro do continente de Portugal de 1877-1907, por J. Fernando de Souza.....	369
Hulha negra, hu ha branca e hulha verde, por Mello de Mattos.....	371
Tarifas de transporte.....	373
Uma grande viagem circulatoria.....	373
Através da Noruega.....	373
Companhia de Benguelia (Illustrado).....	374
Aviação e aerostação — Lisboa — Belgica.....	376
Notas de viagem — Um passeio a Piongastel. — Casamentos por atacado — A Perros-Guirec. — Penhascos pittorescos. — Um penedo que se move... segundo se diz (Illustrado).....	376
O funicular de Grasse.....	378
Locomotiva electrica com turbo-gerador.....	378
Contra a collisão dos comboios.....	378
Avencas e fetos.....	378
Tracção electrica — França — Belgica.....	379
Os caminhos de ferro no Brazil.....	379
Triangulo de linhas subterraneo.....	379
Instrução do pessoal ferroviario.....	379
As linhas ferreas da Indo-China.....	379
O Metropolitano de Paris.....	379
Linhas portuguezas — Barreiro a Cacilhas — Linha do Sado — Estação de Arayolos — Briquetes das Asturias — Ponte de Oura — Estação de Alfite — Transporte de bagagem no Minho e Douro — Horario de Cintra — Companhia Real — Valle do Vouga.....	380
Parte financeira.....	
Carteira dos Accionistas.....	380
Boletim Commercial e Financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	381
Linhas estrangeiras — Espanha — França — Belgica — Italia — Siao — China.....	382
Companhia Através d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909 (Continuação).....	382
Arrematações.....	383
Agenda do Viajante.....	384
Horario dos comboios.....	384

Elementos estatísticos dos Caminhos de ferro do continente de Portugal de 1877-1907

Ociosos é encarecer a importancia dos trabalhos estatísticos, offerecendo particular interesse os que respeitam ao movimento dos caminhos de ferro, indicador seguro das variações da actividade economica do paiz.

Convem pois resumir e analysar os dados numericos da estatistica official relativos á 1907. Seria para desejar mais pronta appareição d'essas estatisticas, a cuja demora é estranha a sollicita repartição onde são colligidas e ordenadas.

O resumo geral accusa 2.710 kilometros de linhas, sendo 993 kilometros explorados pelo Estado e 1.717 por companhias. São de via larga 2.374 kilometros e de via estreita 336 kilometros.

Dos 1.424 kilometros de linhas de via larga exploradas por companhias, pertencem 1.171 á Companhia Real.

Em 1877 a extensão da rede era de 952 kilometros, tendo pois havido um augmento de 1.758 ou 58 kilometros em media por anno; o que é em verdade bem pouco para as exigencias da economia nacional, tão deficientemente attendidas, por emquanto, no que respeita á facilidade de communicações.

O movimento total de 1907 foi de 14:616.510 passageiros, 202.255 toneladas em grande velocidade e 4:180.500 em pequena.

Comparado com o do anno anterior, houve menos 290.340 passageiros e mais 18.355 toneladas grande velocidade e 107.868 pequena velocidade.

D'essas differenças, pertencem ás linhas do Estado 102.350 passageiros e 2.794 toneladas de grande velocidade, para menos, e 8.126 toneladas de pequena velocidade, para mais.

Comparado este movimento com o de 1877, que foi de 1:893.098 passageiros, 22.736 toneladas de grande velocidade e 444.031 de pequena velocidade, torna-se manifesto o incremento extraordinario que tomou o trafego dos caminhos de ferro, mormente no ultimo decennio, pois em 1897 houve 9:599.117 passageiros, 96.355 toneladas de grande velocidade e 1:857.387 de pequena velocidade.

O rendimento do trafego foi em 1907 de 9.537:781\$856 réis, sendo 3.976:038\$367 de passageiros, 875:328\$162 grande velocidade e 4.686:415\$327 pequena velocidade. O rendimento da grande velocidade foi pois inferior ao da pequena.

Comparado com o de 1906, houve um augmento de réis 109:442\$240, pertencendo apenas cerca de 1:300\$000 réis aos passageiros, 27:300\$000 á grande velocidade e o resto á pequena velocidade.

Em 1877 o rendimento fôra de 2.593 contos, sendo 1.215 de passageiros, 171 de grande velocidade e 1.207 de pequena velocidade. Em 1907 elevava-se a 6.224 contos, em que os passageiros entram por 2.874 e a grande velocidade por 491.

Sendo a média do acrescimo por decennio de 2.310 contos, no ultimo decennio cresceu a receita 3.313, apesar de ter sido de 35 kilometros apenas o crescimento médio annual da rede n'esse periodo. Accentuou-se pois o desenvolvimento do trafego, como o prova á evidencia a cifra do rendimento kilometrico.

Com effeito, foi esse rendimento de 3:519\$476 réis em média em 1907, e havia sido de 2.723\$000 réis em 1877 e 2:635\$000 em 1897. Nos primeiros dois decennios desceu o rendimento kilometrico por effeito da consideravel extensão da rede, que passara de 952 kilometros a 2.862. No ultimo, o trafego desenvolveu-se de modo tal que determinou consideravel augmento da receita kilometrica, apesar de se accrescentarem 848 kilometros á rede.

Nas linhas do Estado o rendimento kilometrico foi de 2:896\$000 réis, na via larga e 1:026\$000 réis na via estreita; nas das Companhias 4:435\$000 na via larga e 1:459\$000 na via estreita.

No grupo de linhas de via larga exploradas por companhias, figura a da Beira Alta com o rendimento de réis 1:744\$000, e a da Companhia Real com a média de réis 5:018\$000.

Os impostos renderam 340:968\$888 réis o de transito, e 217:324\$306 réis o de sello; total: cerca de 518 contos, mais 441 que em 1877, e mais 177 que em 1897. Foi em 1886 que começou a applicação do imposto do sello notavelmente agravada em 1890-1895. No ultimo decennio,

sem agravamento de taxas, subiu o imposto de transito de 227 a 347 contos e o do sello de 113 a 217.

De 1906 para 1907 o augmento nos dois impostos foi de 7 contos aproximadamente.

Com o rendimento bruto do trafego de 9.508 contos ha que encontrar 4.698 de despesa de exploração, a que corresponde o coefficiente médio de exploração de 0,49 e o rendimento liquido de 4840 contos ou 1:785\$000 por kilometro.

Nas linhas do Estado, o rendimento foi de 2.749 contos na via larga e 44 na estreita, com um augmento de 22 na primeira e 11 na segunda.

Os coefficientes de exploração foram respectivamente 0,62 e 0,70, sendo 0,72 o de Sul e Sueste e 0,52 o de Minho e Douro.

As garantias de juro attingiram em 1907 as seguintes importancias:

Beira Baixa	319:782\$920
Foz-Tua-Mirandella	29:865\$817
Santa Comba Dão-Vizeu	50:857\$817
Mirandella-Bragança	92:511\$404
Linha de Arganil	10:500\$000
	503:517\$958
a deduzir: reembolso de Torres-Figueira-Alfarellos	8:783\$685
	494:734\$273

Em 1906 tinham attingido 492 contos; houve pois augmento de 23 contos, devido á linha de Mirandella a Bragança, em que o augmento de 36:600\$000 foi superior á diminuição n'outras linhas.

Em 1897 pagaram-se 617:200\$000 réis de garantia. Houve pois diminuição no decennio de 122:500\$00 réis, apesar do acrescimo de 102:500\$000 réis nas linhas de Mirandella a Bragança e da Louzã. A diminuição foi de 225 contos, proximamente, nas linhas que em 1897 usufruiam a garantia de juro.

A linha de Torres-Figueira-Alfarellos, que em 1898 recebia o maximo de garantia, começou o reembolso em 1906.

Na de Foz-Tua a Mirandella a garantia pouco diminuiu até 1898, em que ainda attingia 56:938\$000 réis.

Em 1907 desceu a 29:865\$817, sendo d'esperar que dentro de poucos annos cesse, para começar o reembolso, pelo tributo do prolongamento até Bragança.

Na linha de Vizeu a garantia manteve-se quasi no maximo até 1900, em que ainda era de 61:9869256 réis.

D'então para cá tem descido lentamente até 50:857\$817 réis em 1907. Dadas as condições pouco favoraveis, é de supôr que para chegar a haver reembolso se'iam precisos mais de 30 annos.

A linha da Beira Baixa, que em 1901 recebeu ainda réis 396:770\$810 de garantia, decresceu gradualmente até réis 319:782\$920 em 1907.

Mantendo-se a media do decrescimento, teriam de decorrer ainda cerca de 26 annos para cessar a garantia, se a melhoria dos serviços, agora iniciada, não provocar mais rapido incremento do trafego.

Se a lei de 14 de julho de 1899 tivesse sido votada como Elvino de Brito a propoz, das economias em garantias de juro reverteriam em 1907 cerca de 230 contos para o fundo especial, o que equivaleria a mais 4.000 contos gastos em construcção de novas linhas.

Se analysarmos agora cada linha de per si, notamos nas do Norte e Leste um augmento de 21 contos nas receitas do trafego, achando-se o rendimento kilometrico elevado a 7:966\$692 réis. E' o troço de Lisboa ao Entroncamento, junto á linha do Norte, que dão essa media, porque além de Abrantes é insignificante o rendimento da linha de Leste. Não me cansarei de lembrar a conveniencia de modifica-

ção do contracto da Companhia Real, dispensando-a da segunda via além de Abrantes e accordando com ella a justa compensação pela construcção de outros troços, como poderia ser a linha de Setil ás Caldas, ou do Entroncamento por Thomar a Miranda do Côrvo.

O ramal de Caceres, cujo trafego se conservou estacionario durante largo periodo, teve em 1906 um augmento de rendimento de 13:000\$000 réis e em 1907 de 3:400\$000 réis. Apesar d'isso, o seu rendimento kilometrico achase limitado a 823\$197 réis, inferior á despesa de exploração. Houve no numero de passageiros diminuição de 3.553.

O ramal de Coimbra teve uma pequena diminuição de trafego.

O seu rendimento kilometrico foi de 9:597\$860 réis com o coefficiente de exploração de 0,74.

A linha de Cintra-Torres teve diminuição de cerca de 15:000\$000 réis na receita bruta; o rendimento kilometrico, de 6:006\$615 réis, com um coefficiente de exploração de 0,49, mostra a importancia da linha, que transportou em 1907 1.243:148 passageiros e 410.820 toneladas.

Torres-Figueira e Alfarellos tem uma pequena diminuição de receita, 3:400\$000 réis, em relação a 1906. O rendimento kilometrico foi de 2:635\$816 réis com o coefficiente de 0,54.

Santa Apolonia-Bemfica apresenta um ligeiro augmento de receita, a qual attinge por kilometro 12:232\$922 réis.

No ramal de Cascaes pouco differiu para annos a receita de 1907 da de 1906, attingindo o total de 258:221\$078 réis ou 9:931\$579 réis por kilometro com o coefficiente de 0,83.

Foram os passageiros em numero de 1.636:677.

Apesar do excellente horario e dos multiplicados comboios, que tornam muito onerosa a exploração, não corresponde a receita ao esforço feito para bem servir o publico. E todavia as tarifas são demasiado altas para um serviço suburbano.

A applicação da tracção electrica, permittindo o augmento de numero de paragens e a multiplicação dos comboios, permittiria provavelmente resolver o problema do augmento da receita liquida e da diminuição do custo das viagens.

As mercadorias attingiram apenas 67.725 toneladas, mais 3.690 que em 1906.

Na linha urbana houve 2:051.856 passageiros e cerca de 20.000 toneladas de recovagem. O rendimento foi de 27:032\$078 por kilometro com o coefficiente 0,82. O numero de passageiros foi um pouco inferior ao de 1907.

A Beira Baixa teve 169.382 passageiros, mais 2.180 que em 1906 e 142.212 toneladas, mais 7.304 toneladas.

Em 1894, primeiro anno d'exploração de toda a linha, houve 104.969 passageiros e 50.819 toneladas.

Em 13 annos deu-se pois um augmento de 61 % nos passageiros e 180 % nas mercadorias, a despeito do influxo do regime da garantia de juro com bases pouco favoraveis ao desenvolvimento do trafego.

As garantias abonadas sommam já 5.867 contos, com os quaes ha que encontrar cerca de 213 contos de impostos recebidos.

Vendas Novas a Setil teve 6 contos de diminuição de receita em relação a 1906, sendo proximamente metade dos passageiros. O numero d'estes tem-se mantido estacionario, oscillando em torno de 70.000.

As mercadorias sommaram 63.888 toneladas. O rendimento kilometrico foi de 1:368\$387 réis com o coefficiente 0,80.

A linha de Arganil teve em 1907 o primeiro anno completo de exploração. Transportou 80.598 passageiros e 12.796 toneladas de mercadorias, com o rendimento de

25:756\$565 réis ou 888\$157 réis por kilometro, com o coefficiente 0,77.

O Estado dá a garantia de juro 10:500\$000 réis por anno.

No conjuncto de linhas da Companhia Real, o rendimento do tráfego foi de 5.875 contos com o coefficiente médio 0,42, e o rendimento kilometrico de 5:000\$000 réis.

A linha da Beira Alta teve um augmento, sobre 1906, de 13:500\$000 réis.

A sua receita kilometrica chegou a 1:744\$433 réis com o coefficiente 0,53.

O rendimento liquido, que descera a 120 contos em 1894, elevou-se em 1907 a 205, a despeito das precarias condições resultantes da estreiteza da zona servida, da falta de ligações com muitos centros importantes e dos embaraços ao desenvolvimento do tráfego internacional.

As linhas da Companhia Nacional accusam ligeira melhoria de situação. Foz-Tua a Mirandella teve 67:632\$004 réis de receitas, mais 1:000\$000 réis que em 1906; o coefficiente foi 0,43.

Vizeu teve 46:195\$591 réis, mais 1:000\$000 réis, com o coefficiente 0,65.

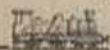
Mirandella a Bragança, com o primeiro anno completo de exploração de toda a linha, teve 53.079 passageiros e 13.506 toneladas, rendendo 52:665\$128 ou 658\$314 réis por kilometro, com o coefficiente 0,96.

A garantia de juro ascendeu pois ao maximo de réis 92:511\$406.

Nas linhas do Estado nota-se uma diminuição de réis 8:700\$000 no Sul e Sueste, um aumento de 30:500\$000 réis no Minho e Douro. Os rendimentos kilometricos foram respectivamente 2:142\$472 e 4:224\$053 réis. Os coefficientes de exploração attingiram 0,72 e 0,52. Tendo sido analysadas aqui detidamente as respectivas estatisticas relativas a 1907, ocioso é entrar agora em mais largas considerações.

Não foi o anno de 1907 dos de maior incremento de receitas para as linhas portuguezas, mercê de varias circumstancias de ordem economica, em que a agitação politica d'esse anno teve notoria repercussão. Ainda assim, o augmento de cerca de 109 contos nas receitas brutas do tráfego mostrou a sua tendencia progressiva e constitue incitamento para se continuar sem esmorecimentos a alargar os beneficios da viação accelerada.

J. Fernando de Souza.



Hulha negra, hulha branca e hulha verde

Quem lèr um titulo tão colorido certamente que imagina que ou está tratando com um individuo pouco sério, ou espera uma prelecção em que figurem prismas e discos de Newton, para fazerem analyses e syntheses luminosas do carvão de pedra.

No emtanto a designação hulha branca já teve a consagração de um congresso em setembro de 1902, e por signal que entre os presidentes honorarios figuravam tres ministros, um dos quaes inspector geral de Pontes e Calçadas e outro membro da Academia franceza. Os directores geraes, os deputados, os engenheiros e os magistrados distribuam-se pelas presidencias honoraria e effectiva e pelos demais cargos, e mais de 500 pessoas tomaram parte nas discussões e excursões a que deu logar o tal congresso.

Pela voz do sr. Gabriel Hanotaux, a Academia franceza deu força de lei ás palavras Hulha branca, que aquelle illustre estadista e historiador definiu nos termos seguintes: «Este bello nome corre, se me é licito dizel-o, tão fresca e tão levemente pelos labios dos homens que se-

duziu e encantou as imaginações, como a viva expressão de uma nova conquista do genio humano, que une o trabalho com a poesia, a sciencia com a natureza... A Montanha inacessivel até então e infecunda, vae tomar parte no trabalho universal: está dominada e submettida pelo seu proprio filho, o montanhês. A montanha é na superficie do globo a espessa cicatriz das ultimas convulsões planetarias; aqui foi que se fez a sutura e que se fecharam os labios. Tambem é n'este ponto que ameaçam reabrir-se. Durante largos annos, o homem só conheceu a montanha pelos seus maleficios. Na antiguidade adorava os altos logares: é porque tinha medo d'elles.»

Discutiu-se n'este congresso não só o problema tecnico a que davam logar a captação, o transporte e a applicação da energia das cachoeiras existentes nas correntes de agua que sulcam as montanhas, mas tiveram as honras de uma aprofundada discussão os assumptos juridicos que surgiram em resultado de esta questão inteiramente nova.

Duas foram as correntes que se manifestaram entre os juriconsultos. Uns opinavam que o Estado tem o direito de se apropriar das correntes de agua nas montanhas, quando se trata de crear quedas industrialmente aproveitaveis, sem pelo facto de proceder de esta maneira attentar contra os direitos dos proprietarios ribeirinhos.

Outros continuaram subordinados ao respeito absoluto pela propriedade privada, sem que ella tenha restrições algumas. E' o *beati possidentes* do direito romano predominando em toda a sua plenitude.

Ora os primeiros argumentam da seguinte maneira: A força motriz de uma corrente de agua, emquanto se não faz uso d'ella, representa uma riqueza nova que ainda não pertence a pessoa alguma e pode ser reivindicada por esse motivo e utilizada pelo Estado do melhor modo que convier aos interesses da comunidade.

Como se vê toda a argumentação se baseia em que se podem considerar abstractamente as propriedades que possui a agua, sem ter em conta o fluido em si. Assim as propriedades fertilizantes da agua, quando empregada em irrigações e as de energia motriz, quando applicada em mover receptores hydraulicos, alterariam totalmente a natureza do fluido. Segundo estes tratadistas, no primeiro caso as aguas não navegaveis nem fluctuaveis fariam parte do proprio predio e no segundo seriam apanagio da comunidade, e por isso capazes de alienação a particulares como bens do Estado.

E' uma distincção que raro se faz a de bens do Estado e bens publicos, e d'ahi resultam deploraveis confusões, especialmente em assumptos de hydraulica. Como pessoa moral, o Estado tem capacidade para possuir bens em toda a sua plenitude e, por isso, alienai-os completamente ou alugal-os a longo ou curto praso. Os caminhos de ferro do Estado, os mouchões no meio dos rios navegaveis ou fluctuaveis, as praias conquistadas ás marés representam propriedades que podem ser objecto das mesmas transacções que os bens de particulares. Pode, por isso, o Estado usar de elles em toda a sua plenitude até ao ponto de os destruir, como succede não poucas vezes com as insuas que obstruem ou difficultam o regimen fluvial.

Os bens publicos, todavia, estão na posse do Estado, mas com o caracter absoluto de inalienabilidade.

Em referencia a elles, o Estado é sómente um depositario, e não póde alienal-os ou desapossar-se de elles transitoriamente em favor de particulares emquanto não perderem os caracteres de bens publicos, como succede por exemplo, com os leitos abandonados das estradas que pelo facto do abandono passam a ser bens do Estado.

Estão n'este caso, segundo as leis portuguezas, até desde os tempos da legislação affonsina «os rios navegaveis e os de que se fazem os navegaveis,» conforme ella propria diz.

Ha, porem, ainda n'estes rios direitos de que o Estado pôde desapossar-se em favor de particulares, e é por isso que a pesca é susceptivel ou não de exercer-se livremente, ou até prohibir-se completamente em dadas secções de correntes de agua, onde a navegação ou a fluctuação livremente se exercem.

Certo é que n'esta circumstancia sempre o Estado justifica as suas prohibições ou os exclusivos que concede, com a protecção da fauna aquatica.

Analogamente, pôde o Estado conceder temporariamente o exclusivo de um dado systema de navegação ao longo de uma corrente d'agua mediante vantagens para o publico, taes como a construcção de caes, as dragagens e outros trabalhos de correcção do rio, com o fim de que d'elle possa tirar melhor proveito a comunidade.

No que a legislação é muda é sobre direitos do Estado em correntes de agua não navegaveis nem fluctuaveis, e n'esse ponto o Código Civil Portuguez e o Código Napoleão pouco differem.

Já o mesmo se não dá com o Código Civil da Sardenha, e não poucos querem attribuir o grande desenvolvimento das irrigações no norte da Italia áquellas disposições legais.

Possivel é, todavia, que não seja bem esta a causa, não sómente pelo facto de ser tradicional o uso das irrigações na Lombardia, como tambem porque a accumulção da população nas provincias do norte da Italia determina o aproveitamento das correntes de agua, que em abundancia sulcam o paiz.

Já o illustre economista portuguez, sr. conselheiro Anselmo de Andrade, no seu livro *A Terra* observou que irrigação e densidade da população são dois factos concorrentes para o mesmo fim.

A agua corrente não navegavel nem fluctuavel não pode todavia considerar-se uma propriedade perfeita, tanto que só de ella tem posse a herdade atravez da qual ella corre emquanto essa agua não a abandona, e mesmo ahi a propriedade é tão restricta que não pode alterar-se-lhe o ponto de saída a jusante, nem ser reprezada de modo que prejudique o predio de montante.

Emquanto corre atravez de uma propriedade, pode o dono de ella applical-a como bem entender em irrigação, em força motriz, para recreio em jogos de agua, para fins industriaes; mas aquella que sobejar nunca pode restituir-se conspurcada ao seu alveo, nem passar de esse leito para outro. Por causa de estas disposições de direito civil é que a Companhia das Aguas de Lisboa se viu obrigada, depois de adquirir as nascentes do Alviella, a indemnizar uns proprietarios de jusante e a adquirir até, se não estou em erro, uns moinhos ou azenhas.

Ora, segundo a maneira de argumentar dos jurisconsultos a que me referi, a agua como força motriz entraria na classe do que em jurisprudencia se designa pelos termos *res nullius*, isto é as coisas que pela sua natureza são capazes de ter um dono, mas que de facto o não teem.

No emtanto, esta noção de *res nullius* é bastante vaga e, se considerarmos as leis feudaes, observaremos que muitas coisas que hoje chamamos *res nullius* o não eram outr'ora, e nalguns paizes ainda hoje constituem apanagio senhorial. Nunca um camponio irlandês matará uma lontra, embora grandes sejam as facilidades que para isso tenha e a despeito dos premios que muitos *land-lords* estabeleceram.

A razão é porque o peixe, que na legislação de quasi todos os paizes ou talvez de todos os paizes continentaes da Europa é sem duvida o prototypo do *res nullius*, na Irlanda só pode ser pescado mediante auctorização do senhor da terra e com pagamento de taxas de tal ordem, ás vezes, que o camponio difficilmente as pode satisfazer. Ora a lontra é grande destruidor de peixe, mas não come

senão a lombada dos que apanha, e assim os pobres camponeses da Irlanda se contentam com os restos, que o amphibio não quer.

Dá-se ainda naquella ilha o facto curioso de serem as correntes de agua apanagio dos *lords*, mesmo quando as terras que por ellas são atravessadas pertencem a outrem.

E' pois o direito medieval em toda a sua plenitude, a ponto tal que podem as aguas ser aforadas a individuos que não possuem as terras adjacentes.

Ora, é baseados no empraçamento ou aforamento que os jurisconsultos indicados attribuem ao Estado direitos sobre as aguas productoras de força motriz.

Os segundos, com o respeito absoluto da propriedade tal como a concebeu o direito romano, obstam ao desenvolvimento industrial de regiões onde as aguas se não aproveitam, já porque não ha culturas irriguvas, já porque a natureza do solo obriga a deixa-lo inteiramente entregue ao regimen florestal. Um principio abstracto de direito faria perder á comunidade vantagens de alta valia, quicá inapreciaveis.

Demais, nem sempre o direito admittiu o respeito absoluto pela propriedade. Na legislação anterior á codificação devida a Ruy Fernandes, encontrava-se a conhecida lei das sesmarias, que a escola socialista não desdenharia por certo. Como se sabe, por aquella lei, devida a D. Fernando I, a todo aquelle que não fosse capaz de cultivar terras que possuísse, eram-lhe estas tiradas, para que outrem as valorizasse pelo cultivo.

As *Ordenações Affonsinas*, porem, já se inspiravam no direito romano e no direito de propriedade em toda a sua amplitude, e é este criterio que ainda hoje guia os que se oppõem á ideia de que a força motriz das correntes de agua é *res nullius* e que argumentam do modo seguinte: uma corrente de agua não navegavel nem fluctuavel é uma coisa commum, e por isso insusceptivel de apropriação por qualquer, como succede com o que se denomina *res nullius*, cuja propriedade antes de se dar o facto da apropriação a ninguém pertence.

Mas precisamente se dá esta circumstancia na adaptação de uma corrente de agua com o intuito de que ella produza energia, e por isso o argumento não parece de receber a quem não tem competencia para apreciar o espirito das leis, como succede áquelle que traça estas linhas.

Envolve pois a hulha branca, como se vê, um problema de jurisprudencia de tal complicação que o engenheiro sr. Tavernier não hesita em chamar-lhe *os mil nós gordios*, e ao referir-se á legislação suíça allusiva ao assumpto, escreve com desanimo. Cada um dos vinte e cinco cantões da Suíça possui a sua legislação especial ou simplesmente a sua jurisprudencia sobre o regimen das aguas, e são as auctoridades cantonaes que, sem ingerencia alguma da administração federal, regulamentam a seu modo e segundo principios diversissimos o uso das forças hydraulicas. Passar em revista e comparar todas essas legislações cantonaes, tão complexas, tão variadas, seria trabalho laborioso em extremo.

Convem notar de passagem e antes de resumir a legislação promulgada sobre este assumpto n'alguns cantões, dizer que o governo federal já conseguiu obter uma lei segundo a qual a energia das cachoeiras suíças não pode ir ser aproveitada em paiz extranho. E' pois uma lei proteccionista, uma lei de defeza, mas ainda nada se disse sobre *hulha verde* e o problema de jurisprudencia levemente apontado ainda encerra outras questões dignas de interesse.

Se os leitores da *Gazeta* não protestarem contra a orientação dada a este artigo, talvez que n'outro ainda me occupe de este assumpto e então diga alguma coisa sobre a *hulha verde* e a *hulha negra*.

Mello de Mattos.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Ampliação da n.º 7 do Sul e Sueste, bilhetes de ida e volta. E' a criação destes bilhetes de Beja-Setubal e Faro para Arraiolos, nada mais.

Ampliação da n.º 7 da Companhia Real, bilhetes de ida e volta. E' tambem a criação de eguaes bilhetes para procedencias de Ponte de Sôr para Lisboa e Elvas, substituindo o aviso que publicámos a pagina 350 do nosso numero de 16 de novembro.

Ampliação da 12.ª e 13.ª da n.º 8 de pequena velocidade, da mesma companhia.

Beneficiam os transportes de adubos agricolas, quando procedentes de Vendas Novas, Alcantara Terra e Mar e Lisboa Caes dos Soldados á Povoá, para qualquer estação das linhas, caso em que se fica applicando o preço da tabella 50 d'aquella tarifa, considerando-se, para as procedencias de Vendas Novas, local ou transito, o percurso daquella linha como 57 kilometros, egual ao troço de Caes dos Soldados a Setil.

Internacional n.º 302.—Estabelece preços especiaes sobre bases reduzidas para as massas indivisiveis e objectos de grandes dimensões de Portugal para França ou vice-versa.

Esta tarifa, que é nova, era bem necessaria para o transporte de machinas e outros artigos, ou de grande peso ou de grande volume, que até hoje fugiam do caminho de ferro para a via maritima, por não terem tarifa que lhes permittisse o transporte em condições rasoaveis.

Agora ficam, ao que parece, sufficientemente beneficiadas as massas indivisiveis sendo-lhes applicada a tarifa ordinaria combinada, já de preços reduzidos, só com a exigencia do minimo de 4.000 kilos quando o seu peso não seja superior a 5.000, e só com a sobretaxa de 50 % no percurso espanhol e portuguez, quando pesem de 5 a 10 toneladas.

Os volumes de comprimento superior ás de um vagão e inferiores ás de tres pagam por dois vagões a 6.000 kilogrammas, ou por 3 a 5.000 kilogrammas.

UMA GRANDE VIAGEM CIRCULATORIA

«Apesar de ser inverno, (diz-nos um assignante, da Allemanha) como ahi faz menos frio do que aqui — pelo menos dil'o o *New York Herald* todos os dias — (e assim é, dizemos nós) estou resolvido a fazer pelo seu paiz uma viagem circulatoria — mas circulatoria a valer — vendo tudo que se pode vêr, viajando em caminho de ferro, de ordinario, e tomando só em ultimo caso, alguns trens, que pelo seu *Manual do Viajante* vejo são bastante mais caros do que nas outras nações.

«Diga-me no seu jornal, que eu leio sempre, com o pouco que sei da lingua camoneana, como poderia fazer esta excursão, indo n'um vapor da *Hamburg-America* a Lisboa, e partindo depois d'ahi ou de onde lhe parecer melhor.

«Estarei no seu paiz uns tres mezes, emquanto aqui o gêlo cobre as casas e me trespasa as carnes».

Vamos responder ao nosso querido assignante, tão querido que desde a fundação da nossa *Gazeta* o seu nome se conserva nos nossos registos. É um amigo do jornal e do nosso paiz, e d'isso tem dado provas.

Entrando por Lisboa pode começar por vêr as linhas do Sul, indo de Lisboa a Setubal, e d'ahi a Tunes, Portimão, por trem a Lagos e volta a Portimão, Tunes e Villa Real de Santo Antonio.

D'ahi, pelo Guadiana, a Mertola onde deverá fazer es-
perar um trem para o conduzir a Beja. Segue a Moura e regressa por Beja e Casa Branca, a Evora, Extremoz e Villa Viçosa.

Ahi toma trem para Elvas, descendo pela linha de Les-
te a Abrantes e despresando, em caminho, o ramal de

Valencia d'Alcantara, que nada tem que vêr, passa em Abrantes á linha da Beira Baixa até á Guarda, descendo pela Beira Alta a Mangualde. Ahi tem serviço de automnibus a Vizeu, de onde regressa, por Santa Comba, á Pampilhosa.

Toma ahi o rapido para o Porto onde tem á escolha varias direcções. Começa, por exemplo, pelo Douro até Tua, passando á linha de via reduzida até Bragança; desce pelo mesmo caminho até á Regoa e vae, se quizer, a Pedras Salgadas, postoque no inverno a estancia d'aguas esteja fechada. Basta-lhe, pois, ir até Villa Real.

Volta á Regoa, e de Livração inflecte para Amarante vindo de novo á linha geral, ou para descansar no Porto ou para, de Ermezinde, tomar a linha do Minho. Para ahi, em Trofa, de onde vae a Guimarães, tomando carro que o leve a Braga.

D'ahi vem á linha do Minho seguindo a Valença (e Tuy se quizer visitar a Galliza) regressando até Famalicão, onde pode passar á linha da Povoá de Varzim, que o traz ao Porto.

Ao regresso d'esta cidade pode, em Espinho, ir vêr a linha do Valle do Vouga, até Albergaria, e de volta a Espinho (ou se quizer, vindo de trem a Aveiro), viaja até Pampilhosa aproveita o caminho de ferro para a Figueira. D'ahi, pelo ramal d'Alfarellos, vem a Coimbra e Louzã.

De lá, faz o percurso inverso a Alfarellos, descendo até Leiria. Vem, de trem, a Alcobaça e no mesmo vehiculo deve seguir a Thomar.

Volta de lá a Payalvo, a utilizar o comboio para Lisboa.

Por ultimo vae a Cascaes e, ou tomando trem d'ahi para Cintra, ou vindo a Lisboa e indo a Cintra pelo comboio, e de lá á Praia das Maças em carro electrico, termina, ao chegar a Lisboa, a sua excursão que é das maiores que um estrangeiro tem feito no nosso paiz.

Antes de a emprehender bom será consagrar uns dias a Lisboa, uma semana pelo menos, não só para repouso, depois da viagem maritima, como para apreciar a capital e seus arredores.

Por essa occasião teremos occasião de vêr o nosso amavel consulente e de lhe dar todas as indicações de que precise sobre curiosidades a visitar, pontos de vista a não perder, sobre hoteis, serviços de transporte e quantos detalhes forem necessarios para que a viagem decorra com todas as commodidades compatíveis com as condições locais.

E estamos certos que não dará por mal empregados os dias que em Lisboa se demorar.

Através da Noruega

Ficou aberta á exploração no dia 25 de novembro ultimo a linha ferrea da Christiania a Bergen, a primeira que atravessa a Noruega em toda a sua maior largura.

E' uma obra notabilissima, não só sob o ponto de vista das difficuldades enormes da sua construcção, como pela sua acção no paiz, por operar uma grande transformação nos usos e costumes noruegueses.

Grande deve ser o abalo que a nova linha vae produzir em muitos interesses creados, um consideravel prejuizo aos serviços de transportes estabelecidos por estradas, aos hoteis situados nesses caminhos, aos agentes que encaminhavam os turistas, ás empresas de viação que effectuavam os transportes.

Mas a Noruega não podia manter-se na retaguarda de todos os paizes, como unico em que não havia uma linha ferrea que puzesse em communicação os seus extremos leste e oeste, forçando os que tinham que trasladar-se de um a outro lado a fazel-o pela estrada, a cavallo, em carro ou em trenó, o que, durante o inverno, quando as estra-

das se cobrem com espessas camadas de neve, tornava a viagem, mais que difficil, perigosa em extremo, impossivel muitas vezes.

A travessia d'aquelle paiz entre Bergen, a importante capital do oeste, e a Christiania, a capital do paiz, fazia-se até agora por varios caminhos utilizando variados meios de transporte.

Dos principaes era o chamado caminho de Valdrés, que ainda ha dois annos atravessamos, e levava, no minimo, tres dias a percorrer; aproveitando a via ferrea já construida até Voss, e d'ahi carro a Gudvangen, ou até Murdal e carro a Flaam, e de um ou outro d'estes pontos vapor a Laerdal, seguindo em carro a Fagernaes, onde se encontrava a linha ferrea para a Christiania.

O outro caminho dos mais vulgares era o chamado de Telemarken, ou do Roldal, que aproveitava desde Bergen o vapor a Odde, e d'ahi a longa estrada que serpenteava ao sul do macisso central para conduzir a Kougsberg, primeiro ponto onde se encontrava o caminho de ferro.

A viagem em *karriola* ou *stolejaerre*, pequenos carros para uma ou duas pessoas, era incommoda em extremo e, apesar disso, cara, porque a distancia era longa e o caminho rude de subir até meio percurso.

A nova linha veio acabar este meio de transporte, pondo em communicacão os dois extremos num percurso de 530 kilometros, por uma região só conhecida dos mais arrojados alpinistas, por entre Murdal e Hal não haver caminho praticavel.

O traçado tinha que atravessar este macisso de mais de 200 kilometros, e sendo impossivel construir um tunnel d'esta extensão, foi preciso subil-o em grande parte, desde Aal, a 200 kilometros da Christiania e já a 436 metros d'altitude, subindo em rampas de 20 durante 84 kilometros a atingir a altitude de 1.306 metros, ponto culminante da linha.

D'ahi desce tambem em eguaes rampas 1.245 metros, durante 73 kilometros até Voss, onde o carril está a 55 metros apenas. Só entre Murdal e Voss, 50 kilometros, a descida é de 812 metros.

Este troço de linha é o terceiro entre os que, na Europa, attingem maior altura por tracção de adherencia, sendo o do Aarlberg de 1.311 metros, e o do Brenner 1.367, ambos no Tyrol.

E', alem disso, uma linha original pelas suas situações pittorescas, andando durante mais de 100 kilometros superior 600 a 700 metros ás mais elevadas florestas.

As obras foram difficeis, penosas e demoradas, por não se poder trabalhar em cada anno mais que tres mezes e meio, e muitos vezes os operarios e engenheiros tiveram que lutar com a neve que inopinadamente os atacava em pleno estio. Disso foi testemunha quem percorreu a parte de Voss a Murdal em setembro de 1907, como aqui o dissemos em o nosso numero 498 do anno passado.

Para assegurar a exploração, por causa das neves continuas, a linha foi construida quasi toda em aterros, para que o vento facilmente a varra; e onde isso não podia fazer-se acha-se protegida por galerias de madeira, como as do Tyrol e as do Canada na passagem das Montanhas Rochosas.

Além d'isso a exploração dispõe de trez potentes locomotivas quebra-neves, da força de 1.000 cavallos, cuja roda impulsora das neves dá 140 voltas por minuto.

D'esta forma, espera-se que a circulação não terá que interromper-se, mesmo durante as grandes neves que nos mezes de dezembro e janeiro são poderosissimas.

Que neves ha sempre no alto do Graerhalsen, onde a linha passa no seu grande tunnel de 5.500 metros.

Como acima dizemos, esta linha vem transformar os costumes em boa parte da Noruega. Os centenares de hotéis escalonados nos caminhos até agora obrigatoriamente percorridos pelos nacionaes e estrangeiros, hão de

resentir-se enormemente da falta de frequencia de visitantes.

Os agentes de transportes, que faziam bom negocio alugando um trem para a travessia por 17\$000 a 22\$000 réis, ficam muito prejudicados por que poucos, raros mesmo, farão o trajecto pela estrada, quando o da via ferrea é muito mais commodo, mais rapido e mais economico. Umas 45 coroas, 11\$250 réis, custará o transporte em 1.^a (em que pouco se viaja) umas 30 em 2.^a correspondendo a 7\$500 réis, e menos de 20, ou 5\$000 réis em 3.^a

E tanto mais que a curiosidade de ver a nova linha ha-de chamar a ella todos os que tiverem que fazer tal viagem.

Por eguaes transformações passaram já todos os outros paizes, quando as suas principaes arterias ferroviarias foram estabelecidas, mas esse facto deu-se quando ainda não havia uma corrente tão forte de passageiros de recreio — mesmo não havia a viagem de prazer — e não se tinham construido hotéis e outros estabelecimentos para attrahir viajantes.

Ficariam desertas as estradas, unicamente para os carros de serviço, se não lhes valesse o automovel que continuará a percorrel-as e a levar excursionistas aos varios hotéis de paragens, embora mais reduzidos em numero e demora do que até agora.

O transito pela nova linha sendo de 530 kilometros não excederá a 10 horas calculando que, nos comboios rapidos, se adopte a mesma velocidade que na linha de Trondième.



Companhia de Benguella

Realizou-se no dia 6 do corrente a assembléa geral desta companhia para apresentação e discussão do relatório e contas do anno de 1908.

Este documento é muito importante para se conhecer a situação actual da companhia e o valor d'aquella concessão, tão guerreada quando foi feita pelo distinto homem de Estado sr. Teixeira de Sousa, e nas condições em que foi feita, as mais vantajosas para o paiz.

A politica lançou, então, mãos a essa obra para a apontar como a perda da nossa provincia; pois ella vae provando agora que os seus effeitos beneficos lhe grangearão, no futuro, o titulo de salvadora.

Bellesas das luctas dos nossos partidos, então, como agora, como sempre, olhando sempre com vista envenenada o que fazem os contrarios.

O porto de Lobito, que, em 1905 só teve um movimento de 68 navios entrados medindo 84.125 toneladas, recebeu, em 1907, 132 navios com 328.732 toneladas, o que não surprehende porque n'esse anno entraram em força os abastecimentos de material para a linha, e nos primeiros mezes do anno corrente, em que esse facto já não se accentua de uma forma tão energica, temos já 66 navios com 179.238 toneladas; isto é, em seis mezes o que antigamente representava um anno, quanto ao numero de navios, e o duplo da tonelagem annual.

No movimento de passageiros tambem o augmento foi importante, sendo:

Em 1905	de	1.508
» 1906	»	880
» 1907	»	6.601
» 1908	»	4.877
» 1909 até junho	»	760

Deve-se notar que, no movimento de 1905 figuram incluídos os trabalhadores, africanos e asiaticos, entrados para a construcção do caminho de ferro; no de 1907, os repatriados e os entrados que os vieram substituir, e no de 1908 os repatriados d'estes.

O movimento de mercadorias tambem progride, sendo espantoso o da exportação.

Abstraindo o de material para o caminho de ferro, o seu valor foi em contos de réis:

	Importação	Exportação
Em 1905	809	384
» 1906	504	659
» 1907	644	677
» 1908	405	774
» 1909 até junho....	285	621

Informa o relatório que o que se refere à exportação, no segundo semestre do anno corrente, será muito superior ao primeiro, o que elevará o total a mais do triplo do anno de 1905.

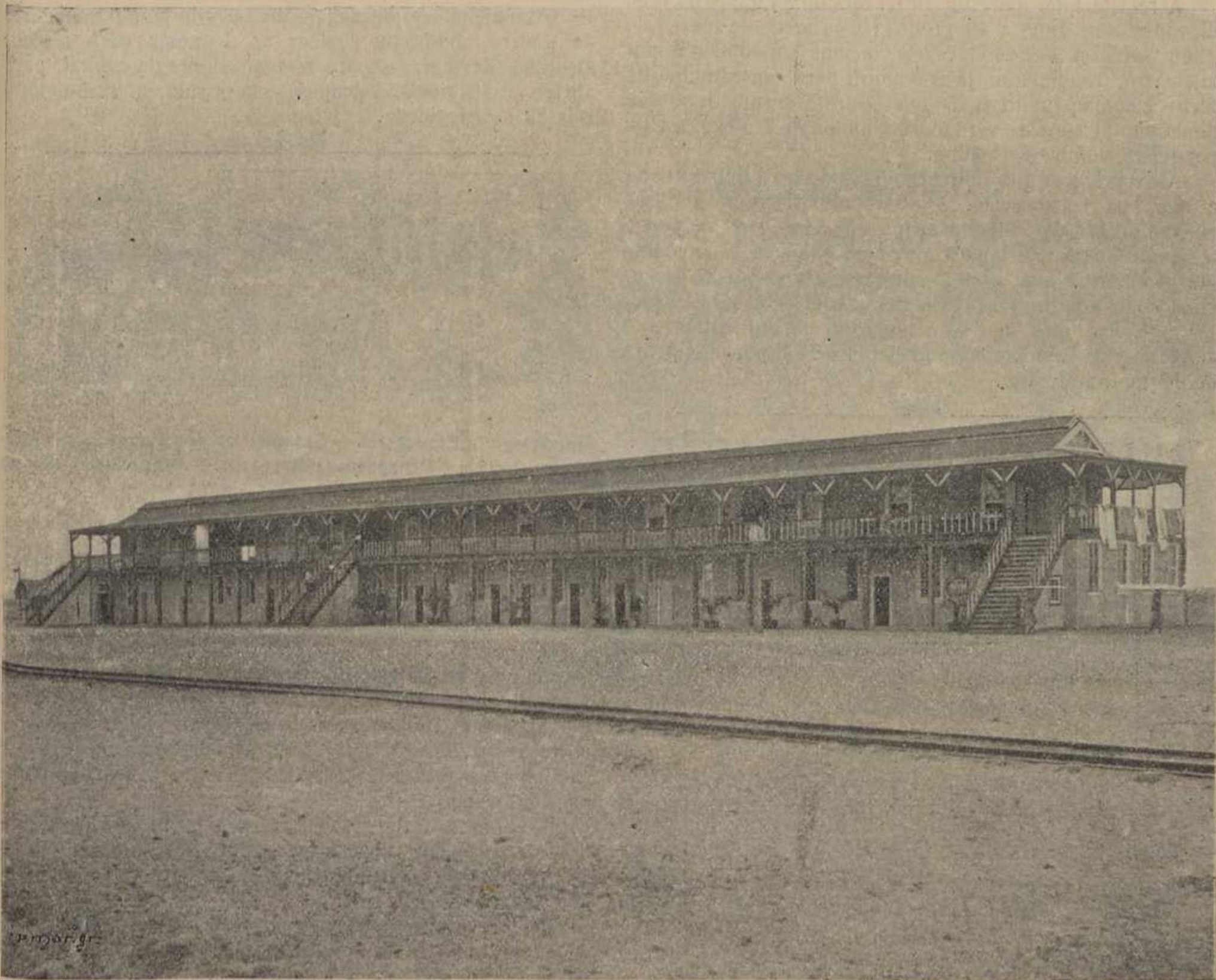
Quando a linha attingir o planalto, isto é, a partir do kilometro 320, também o movimento de importação

dia se procedeu, em junho ultimo, à descarga de dois vapores, e de tarde ficando um livre deixou o logar a outro que ainda começou a descarregar.

De outra occasião, em 32 horas de trabalho consecutivo fez-se a descarga de 700 toneladas de mercadorias.

A construção da linha, que esta pronta até o kilometro 198, foi retardada alem deste ponto, pela necessidade de se estudar uma variante para a sua continuação até o planalto, fazendo-a entrar ahí por uma portella de menor altitude, o que diminue consideravelmente as rampas e permite curvas de maior raio.

Os movimentos de terras serão, assim, menores, e a diminuição de rampas com o alargamento das curvas barateará mais a exploração.



Caminho de ferro de Benguela — Estação do Lobito

augmentará extraordinariamente, porque até hoje o que impede o seu desenvolvimento é a dificuldade dos transportes.

Como se sabe, nos termos do contracto de concessão, modificado pelo de 1 de julho ultimo, que publicámos aqui em 16 de julho, aquelle ponto deve ser attingido até 31 de dezembro do proximo anno.

A empreitada de construção d'este troço, do Cubal, kilometro 198 até o 320, foi adjudicada á casa Pauling & Companhia, de Londres, uma das mais acreditadas em trabalhos d'este genero, e fazendo actualmente a construção de outras linhas na Africa central.

As cargas e descargas na ponte-caes do Lobito também augmentam.

Tendo sido de 10.186 toneladas em 1908, jé nos sete mezes do anno corrente se elevaram a 7.541 toneladas. Este serviço está por tal forma organizado que em um só

Nos pontos extremos foram construidos triangulos de linha, como se usa na linha da Siberia, para a inversão de direcção de machinas.

Outras obras importantes em varios pontos da linha, se effectuaram emquanto se procedia áquelles estudos, indo recommear agora a construção, segundo a nova directriz.

O trafego tem augmentado mais do que o proporcional á abertura dos troços que vão sendo entregues á exploração.

O numero de passageiros e respectivo producto foi o seguinte:

1905	759	778\$500 réis
1906	5.187	4:691\$100 »
1907	23.784	18:366\$005 »
1908	25.957	17:924\$935 »
1909, 7 mezes.....	17.230	11:387\$800 »

A pequena diminuição nas receitas em 1908 sobre 1907 proveio de naquelle anno se ter começado o serviço de 2.^a classe, passando a ella uma parte dos passageiros de 1.^a e tambem uma boa quantidade dos que, sem essa classe, se sujeitariam a tomar a 3.^a Foi, como se vê uma boa medida.

As mercadorias e gados tiveram o seguinte movimento e receita.

1905.....	1.009	toneladas	4:712\$446
1906.....	2.460	»	5:161\$228
1907.....	5.018	»	16:593\$102
1908.....	7.151 e 452	cabeças de gado	27:305\$929
1909, 7 mezes	7.831	305 idem	20:913\$157

A receita total que, em 1907, fôra de 34:959\$107 réis, elevou-se em 1908 a 46:410\$614 e já nos sete mezes de 1900 subia a 35:346\$372 réis, ou uns 306\$000 réis por kilometro, rendimento já lisongeiro para um caminho de ferro colonial, muito mais que se trata de um troço que ainda não alcança as verdadeiras fontes de tráfego, a cuja conquista a linha se destina.

A experiencia que o inverno passado fez á linha provou a sua boa construcção. As extraordinariamente intensas chuvas do fim de 1908 e principios do anno corrente pouco a fizeram soffrer; tão pouco que apenas houve, por medida de prudencia, que reforçar alguns aterros, dar maior inclinação a uma ou outra trincheira, e alargar aqueductos. Como unica obra de certa importancia substituiu-se o aqueducto de Caimbambo, ao kilometro 163, por uma ponte de 10 metros de vão.



AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

A quinzena desastrosa

Apesar dos grandes progressos que a sciencia da aviação tem feito ultimamente, está ainda muito longe da pratica a navegação aerea.

A febre de obter resultados praticos com que se debatem todos os inventores, para ultrapassarem os progressos dos seus contendores, faz com que se arrisquem a aventuras cujos resultados desastrosos se tem seguido n'uma serie tragica n'estes ultimos tempos.

Santos Dumont, Visconty, Perrault e Bleriot foram victimas de desastres esta quinzena, que tem decorrido pouco auspiciosa para os aeronautas.

Santos Dumont quando tentava fazer a travessia de Paris a Chartres, partiu-se-lhe a helice do aparelho, ficando o illustre aviador ferido, e tendo que regressar a Paris sem que realisasse o seu intento.

Visconty, quando procedia a experiencias, em Paris, caiu com o aparelho, que ficou muitissimo avariado, mas não tendo o aviador apesar do perigo que correu, soffrido ferimentos de importancia.

Em Juvisy, foi o aviador Perrault que experimentando um monoplano caiu da altura de seis metros, soffrendo varias contusões, e tendo ficado o aparelho completamente inutilisado.

Em Constantinopla, quando Bleriot procedia a experiencias perante grande multidão que lhe admirava o arrojo, ao fazer uma viragem foi impellido pelo vento contra uma parede de um edificio, voltando-se o aparelho.

Bleriot tentou segurar-se, mas teve por fim que abandonar o apoio de que lançara mão, e cahiu da altura de seis metros, sendo immediatamente conduzido ao hospital, gravemente ferido.

Felizmente o seu estado embora não seja lisongeiro, tambem não é desesperado.

Como se vê, a quinzena decorreu pouco propicia para os aviadores.

Lisboa

Realisou-se na séde dos Engenheiros Civis Portuguezes a primeira assembleia geral do Aero-Club de Portugal.

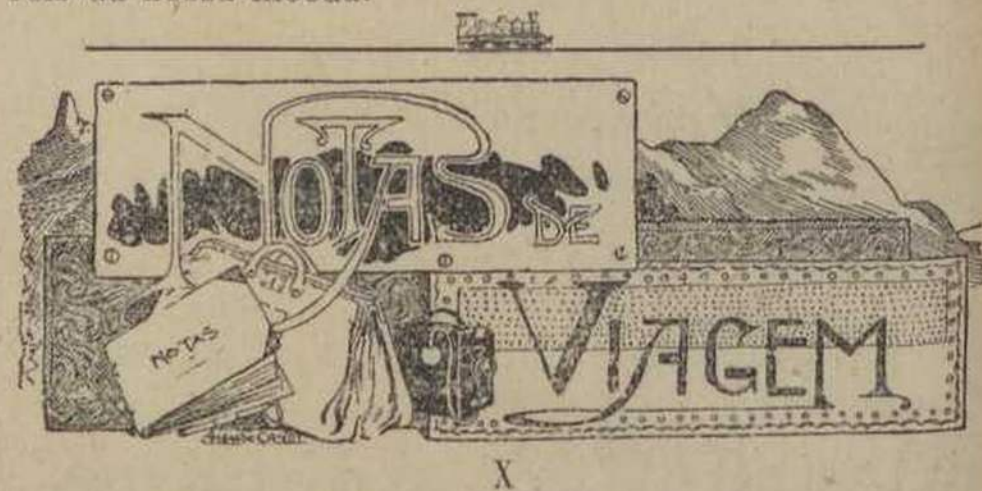
Esta aggremação que conta já bastantes socios, em grande parte militares, dedica-se como o seu nome o indica a fomentar o gosto em Portugal pelo estudo dos problemas da aviação.

Belgica

Sob a direcção d'um capitão do exercito está sendo construido em Bruxellas um novo dirigivel, e está já decidida a construcção d'um terceiro para o parque militar belga.

Ambos devem estar promptos em setembro proximo.

O municipio de Bruxellas, de accordo com o ministerio da guerra, deliberou custear as despesas para a construcção de um *hangar*, nos arredores da capital, para abrigo de dirigiveis. A despesa está orçada em 22:500\$000 réis da nossa moeda.



X

Um passeio a Plougastel. — Casamentos por atacado. — A Perros-Guirec. — Penhascos pittorescos. — Um penedo que se move... segundo se diz.

Tambem, estando em Brest, não devemos retirar sem ir, ali proximo, a mais um dos *plous* da Bretanha.

E' ao afamado Plougastel, na margem esquerda do Elorn, em face da estação, por onde já passámos, de Kerhuon.

Pode-se ir lá directamente, no verão, por canôa automovel, ou parar naquella estação, ao sahir de Brest por caminho de ferro, descer, uns 1:500 metros, á margem do rio, donde um barco nos passa ao outro lado. Ahi temos carro dos hoteis que nos leva á cidade, permitindo no caminho ver a capella de S. Langui e o calvario, do principio do seculo XVII.

O caminho é impressionante pelos rendilhados rochedos pontegudos ericando-se ao lado da estrada, saindo da verdura da encosta e dando-se milhares de formas as mais caprichosas.

Em breve chegamos a Plougastel, interessante cidadezinha sertaneja, sobretudo pelo seu notavel calvario e os costumes e usos dos seus habitantes.

O calvario é um monumento, junto da egreja, consagrado pela piedade local á vida de Christo, da qual tem todas as phases em escultura tósca mas verdadeiramente inspirada, formando mais de 200 figuras, em grupos de artistico destaque.

A outra curiosidade local são os fatos dos habitantes, de forma differente de todos os outros da Bretanha.

Os homens vestem grande numero de coletes, uns sobre outros, de differentes tecidos, variadas côres e numerosos bordados, demonstrando o seu bem estar pela quantidade e variedade das roupas.

As mulheres praticam da mesma forma com o numero de saias, todas de differente tecido, côr e ornato, dando o effeito das saias da moda, ha bons cincoenta annos, quando se usava a crinoline.

Outro costume originalissimo, unico, é o dos casamentos por atacado.

Vulgarmente reúnem-se doze ou mais d'estas cerimo-

nias para se realizarem no mesmo dia. Fazem a festa em commum, o que é muito mais barato, sendo além d'isso mais animada.

Os cortejos, assim, revestem já um ar altamente pittoresco; mas imagine-se o que seria quando, ha annos, as raparigas por tal forma resolveram esperar umas pelas outras, que se realizaram 530 casamentos no mesmo dia.

O padre começou a cerimonia ao romper da aurora e apesar de casar seis pares de cada vez, quando chegou a menos de metade estava estafado. Quiz passar o resto para o dia seguinte, mas os interessados opposeram-se; queriam todos ser servidos no mesmo dia. Estar á espera longos mezes e depois ter que ficar ainda mais um dia á espera, era aziago.

Como padres não faltam, resolveu-se a difficuldade pondo seis ao mesmo tempo, fazendo cada um seis casamentos de cada vez.

No final, como na igreja não cabiam todos os noivos, para ouvir a pratica, fez-se ella no campo.

E ha curiosas photographias d'essa multidão de 1.060 nubentes, com os seus trajos pittorescos, ouvindo o sermão do sacerdote.

O banquete de bôdas foi tambem geral; e mal se pode imaginar esse espectaculo, pela alegria que abrihantava aquella festa, unica no mundo.

Volvamos, pois, ao caminho de ferro seguindo a nossa derrota para leste, que nos levará á primeira cidade visitavel do percurso-Morlaix.

Esta cidade é notavel sobretudo pela sua situação num valle profundo, que a via ferrea teve que atravessar num viaducto dos mais altos da França, de 59 metros de altura sobre as ruas da cidade e 284 de extensão.

Do seu pittoresco aspecto se faz melhor ideia pela gravura que hoje damos.

Depois de o vermos, olhando-o da praça, na sua impressionante perspectiva, veremos, quando partirmos da estação o effeito da cidade, ao passar o comboio sobre elle.

Alem do viaducto, Morlaix tem que vêr as suas antigas casas, algumas muito notaveis pela sua ornamentação exterior, como a da duqueza Anna, architectura da idade media, em madeira e cal, ornada de estatuetas.

Como a cidade é em grande differença de nivel da estação ha que descer uma enorme escadaria para lá ir.

Para os trens ha uma estrada que põe em communicação o caminho de ferro com a cidade. Um ascensor está tambem em construcção.

Para commodidade dos seus hospedes, o hotel em frente da estação tem um carro em serviço continuo e gratuito entre o hotel e a praça.

Nota-se, porém, que os costumes aqui já não são os mesmos que temos notado em outras regiões, no que respeita á fartura da mesa. Já a comida é menos superabundante, e quem quizer aguas mineraes tem que as pagar. Vinho pouco bom ou cerveja pouco melhor, ou cidra pouco agradável é o que se bebe.

De Morlaix podem fazer-se variadas excursões, mas para quem tem já feito tão longo percurso e ainda não está a meio caminho, tendo que seguir a costa e vêr ainda muitos pontos dos mais pittorescos, a ida a Roscoff ou a Carhaix pode ser despresada.

Portanto, vista a cidade, retomemos o comboio que nos leva então sobre o grandioso viaducto, de onde vemos as casas da praça como pequenas caixas de charutos, e sigamos a Plouaret onde temos que parar para mudar de comboio.

A demora é de duas horas, mais que sufficiente para ir, a pé, á villa que, tambem ali como em muitas partes, uns dizem que é perto outros affirmam que é longe. E' segundo o vigor de locomoção do informador.

A distancia é de um kilometro e lá, alem de uma igreja do seculo XVII, nada ha que vêr.

Tomando o pequeno comboio para Lannion, para andar nelle uns nove kilometros, ahi chegamos 24 minutos depois, parando na estação junto da cidade, pelo que escusamos de tomar carro para ir ao hotel.

Este, o *de France*, é uma casa modesta nas suas accommodações como no serviço. A cosinha é boa e a sala de jantar nova e arejada.

A cidade pouco tem que vêr. Apenas algumas edificações da idade média.

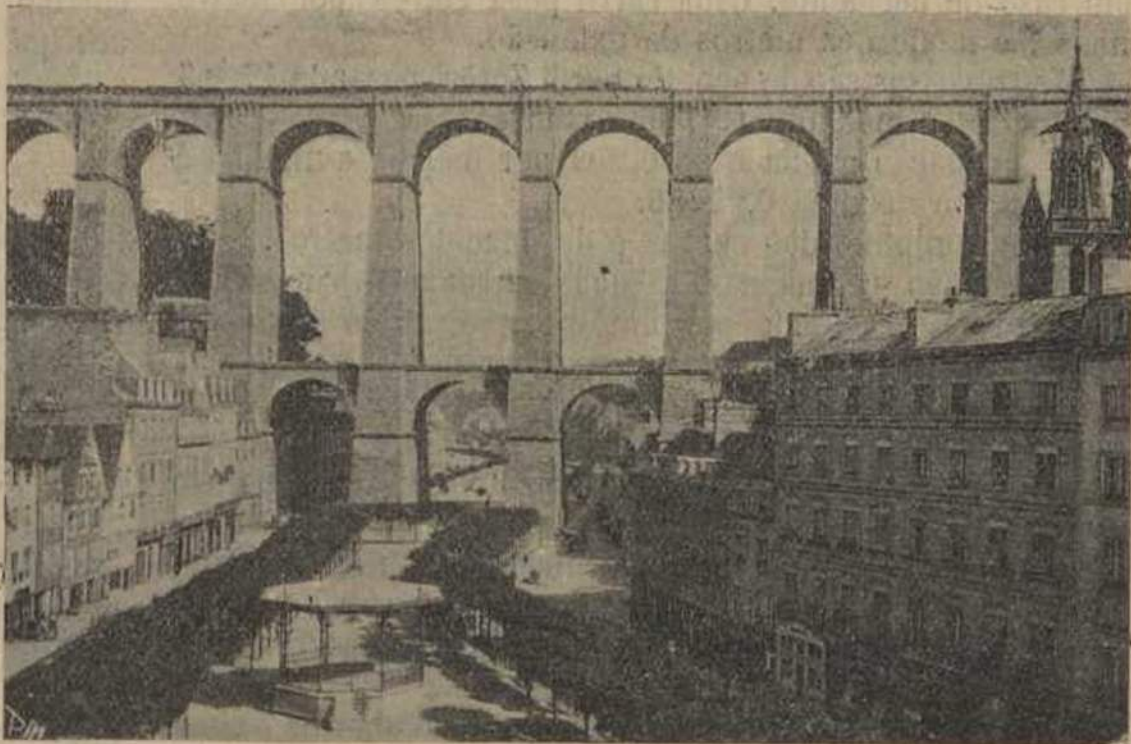
Mas a vinda aqui é necessaria para se ir visitar Perros-Guirec e seus arredores, quer em trem, quer em comboio que parte da mesma estação.

Por estrada custa o trem, ida e volta, visitando lá as povoações, uns 25 francos. Pode-se fazer a excursão num dia, vindo dormir de novo a Lannion.

Por caminho de ferro, alugando em Perros trem para a visita da costa, é mais rapido e mais economico, sendo um ou dois passageiros.

Sendo quatro, convem mais o trem, de Lannion.

Já se vê que nos hotéis aconselham o trem, que lhes dá participação nos seus proventos.



MORLAIX—Viaducto do caminho de ferro

De uma ou outra forma, a linha ferrea ou a estrada nada tem de interessante.

Chegando a Perros, pelas 9 da manhã, ha que tomar trem (7 francos) se se foi no comboio, ajustando-o para nos levar a Tregastel, d'ahi a Ploumanach, esperando o tempo do almoço, e volta.

Qualquer destas duas povoações são notaveis, sobretudo, pelas suas encostas onde o mar tem rendilhado as pedras de enorme tamanho, e em posições as mais originaes, dando-lhes formas variadas em que os habitantes locais julgam vêr figuras de homens, bustos, animaes etc.

Sobretudo em Ploumanach, a pedra é côr de rosa ou vermelha, formando aspectos lindissimos.

Entre estes dois pontos passa-se a praia de Trestau, uma bella estancia balnear moderna, em crescente enorme voltado ao norte, e onde a areia é tão firme e resistente que sobre ella se estabelece a circulação de vehiculos, que assim procuram o caminho mais commodo, succedendo que vamos de trem quasi sobre agua.

Em Ploumanach ha um penedo movediço, segundo referem os guias; mas manda a verdade que se diga que um rapaz que acompanhava os viajantes gastou todas as suas forças, empurrando-o de todos os lados, mas elle conservou-se inamovivel como um juiz do Supremo. O segredo das Druidas parece que não lhe era conhecido.

A pouca distancia de Perros fica a linda estação balnear de Trestignel, com um bello hotel moderno e villas, algumas verdadeiros palacios, dentro de parques.

O FUNICULAR DE GRASSE

No mez de setembro ultimo inaugurou-se a linha do caminho de ferro funicular de Grasse, pittoresca povoação do Sul da França, proximo de Nice, e que é servida por um ramal da P. L. M. e pela linha de Puget-Theniers, da Companhia dos Caminhos de ferro do Sul da França.

Segue aproximadamente a recta que une a rotunda do antigo hospital com o centro da estação Paris-Lyon-Mediterraneo.

A linha parte da entrada do antigo hospital, passa um viaducto, segue ao longo do antigo caminho de Basteing, ao lado da escola laica, por cima da avenida Carnot e da avenida da estação Paris-Lyon-Mediterraneo, e termina em um ponto situado entre o deposito de carruagens e o jardim da estação do P. L. M.

Méde 530^m,835, com 112^m,46 de differença de nivel. É de uma só via, com desdobramento ao meio, onde se cruzam as carruagens; é inteiramente independente e não tem nenhuma passagem de nivel.

A via tem um metro de largo entre os bordos internos dos carris, os quaes são de aço especial, e de cabeça conica, para permittir o travamento por meio de ganchos em caso de accidente. Cada carril pesa 26,8^{kg} por metro linear, e mede dez metros de extensão.

As travessas são de aço, de perfil Zorès, pesando 12,8^{kg} por metro, e medindo 1,7^m de extensão.

A inclinação média é de 0,202 por metro; a minima é 0,1768 e a maxima 0,2286.

O raio minimo das curvas é de duzentos metros.

A tracção é funicular; as duas carruagens são solidarias. O cabo é actuado por um motor electrico de 75 cavallos; pesa 2,5^{kg} por metro linear, apresenta resistencia á ruptura de trinta e duas toneladas, e assenta sobre rodas moveis de ferro fundido.

Cada carruagem tem um travão de segurança para o caso de ruptura do cabo.

O percurso, subindo ou descendo, é feito em tres minutos. A velocidade é de tres metros por segundo.

As carruagens são divididas em quatro compartimentos e duas plataformas, contendo 62 logares.

O primeiro e quarto compartimento são abertos e comporta cada um vinte e um passageiros, de pé.

O segundo e terceiro são fechados e teem dez logares, cada um, para passageiros assentados.

Cada carruagem tem tres travões de segurança. Os eixos, as rodas e os travões são de aço.

Para o serviço de passageiros e mercadorias ha duas estações, cobertas, installadas nos extremos da linha; uma na rotunda do antigo hospital, e a outra na estação do P. L. M.

Exclusivamente para serviço de passageiros, ha um apeadeiro no *boulevard* Carnot, ao lado da escola laica.

A linha fará o serviço de passageiros, bagagens, encomendas postaes e mercadorias de grande velocidade.

O movimento minimo será de vinte e oito viagens, quatorze em cada sentido.



LOCOMOTIVA ELECTRICA COM TURBO-GERADOR

Em Glasgow está sendo construida uma locomotiva que desperta a attenção dos entendidos pelas suas condições excepçionaes.

Esta locomotiva é provida de uma turbina a vapor que põe em movimento um dynamo, cuja corrente alimentará quattros motores ligados às rodas.

A geração do vapor é feita n'uma caldeira de locomotiva de typo ordinario, com reauecedor, sendo o carvão e a agua armazenados aos lados da caldeira.

O vapor produzido vae ter a uma turbina de impulsão que faz 3.000 rotações por minuto, e á qual está directamente ligado um dynamo de corrente continua e voltagem

variavel, que subministra corrente de duzentos a seiscentos volts a quattro motores serie de tracção.

O vapor d'escape da turbina vae ter a um injecto con-densador, e reunido á agua de circulação do condensador serve para novamente alimentar a caldeira. Esta agua de condensação percorre um cyclo praticamente fechado por meio de pequenas bombas centrifugas.

Os interruptores e respectivos apparelhos, verificador para agrupar os motores e regulador para a voltagem ficam collocados na plataforma em que vae o machinista, e o todo é mantido sobre um estrado collocado sobre duas boggies de oito rodas.



CONTRA A COLLISÃO DOS COMBOIOS

Um padre espanhol inventou um meio de evitar o choque de comboios em marcha na mesma via, recorrendo á electricidade.

Aproveita para isso as ondas hertzianas, por meio das quaes são postos em acção os freios dos comboios a uma distancia que varia entre cincoenta e quinhentos metros, tornando impossivel qualquer choque.

O apparelho é applicavel não só a comboios que percorrem a mesma via em direcção opposta, mas tambem aos que seguem no mesmo sentido.



AVENCAS E FETOS

O sr. Marques Junior, floricultor no Estoril, fez ha dias, no vasto e moderno estabelecimento de retrozaria dos srs. David & David, no Chiado, uma bella exposiçào — nova entre nós — de avencas e fetos, primorosamente tratados com o carinho de um verdadeiro entusiasta por estas delicadas plantas.

A exposiçào constava de uns cem exemplares, qual d'elles mais formoso, havendo alguns verdadeiramente notaveis, como a avenca-feto, a esponjacea e a alface belga, e o feto cauda de pavão cujas hastes attingiam 2,50^m.

Um encanto aquella pequena floresta de folhas avelludadas em hastes de uma delicadesa que parece intocavel.

Muitos d'esses exemplares foram adquiridos com empenho por varios amadores, e outros ficaram encomendados por quem não os poudo obter já, os quaes o sr. Marques fornecerá do seu enorme viveiro que conserva em cinco estufas, em numero superior a 2.500 exemplares.

Foi uma boa iniciativa, bem digna de ser seguida num paiz como o nosso, onde tão pouco se pensa no tratamento e educaçào da flôr.

Exposições continuas e de variadas especies seriam um meio de desenvolver o gosto pela floricultura.

E vamos mais longe, lembrando que exposições permanentes se poderiam realizar nas janellas das nossas ruas principaes, formando verdadeiros concursos a que, estamos certos, a Sociedade Propaganda não duvidaria conceder premios.

Essas ornamentações de janellas fazem-se, não pelo nosso systema de pôr as flôres dentro das varandas, como prisioneiras, recebendo pouco sol, pouco ar, e dificultando aos moradores das casas servirem-se das janellas, mas em caixas de folha exteriormente á varanda, onde as flôres se desenvolvem em pleno ar e se deixam vêr em todo o seu esplendor.

Os floricultores poderiam estabelecer um serviço de fornecimento e conservação d'essas plantas por meio de assignatura mensal, a um preço economico por cada janella, encarregando-se de substituir as plantas quando fôsse necessario, de forma a manter nas janellas flôres sempre viçosas.

Ahi deixamos a ideia a quem a aproveite.

TRACÇÃO ELECTRICA

França

No dia 4 do corrente foi inaugurada a linha de trem-vias electricos de Lille a Roubaix e Tourcoing.

Belgica

O director dos Tremvias de Bruxellas organisou já o serviço que terá logar durante a exposição de 1910.

Foram já encomendadas com carruagens para serem atrelladas, abertas, e com carruagens automotrices.

A capacidade de transporte de carruagens em todas as linhas será do total de 8.000 passageiros por hora, podendo aos domingos ser elevada a 12.000.

A companhia mandou construir uma estação no interior do recinto da Exposição, onde os carros tomarão e deixarão passageiros.

Estas medidas acarretarão despesas orçadas em 540 contos da nossa moeda.

Os caminhos de ferro no Brazil

Até ha pouco tempo o Brazil tinha uma rede ferroviaria muito deficiente. Varias linhas partiam do littoral para o interior, mas todas de desigual extensão e sem ligação entre si.

O viajante que tem de dirigir-se d'uma para outra cidade importante tem que utilisar-se da via maritima, e para viajar no interior tem que fazel-o a cavallo.

Actualmente porém tal estado de cousas vae mudar.

Desoito mil kilometros de carris estão já em exploração; mil estão em construcção, e d'estas linhas ferreas são raras as que não receberam auxilio e subvenção do Governo.

De todas as linhas brasileiras a principal é a Central Railways do Brazil, pois méde 1.700 kilometros tendo os extremos em S. Paulo, ao sul do Estado de Minas Geraes, e na cidade do Rio de Janeiro. É a unica linha ferrea que parte da capital federal brasileira.

Triangulo de linhas subterraneo

No caminho de ferro da «Hudson and Manhattan Railroad C.^o» tornava-se necessario ligar os dois tuneis de uma só via que, vindos de Nova York, atravessam o Hudson, com a linha subterranea que corre paralellamente a uma das margens do rio e communica em Hoboken com as estações de Lackawanna e Pensylvania. Esta ligação obedecia, porém, á condição de que a circulação se fizesse em todos os sentidos sem passagem de nivel.

Foi resolvido empregar a ligação conhecida em caminhos de ferro com o nome de triangulo de vias, mas o problema tornava-se difficil de resolver por ser empregado em vias subterraneas e correndo cada uma d'ellas em tunel independente.

Os tres vertices do triangulo são marcados por tres grandes caixas, com dois andares cada uma, no interior das quaes estão comprehendidas as agulhas, e que pela face opposta ao triangulo se unem com os tuneis da linha.

D'estas caixas, duas são de menores dimensões, e de base trapesoidal, porque a linha a que se ligam pela face opposta ao triangulo comprehende apenas duas vias, uma sobreposta á outra; a terceira caixa é de maiores dimensões, porque communica com duas linhas duplas, ou no total com quatro tuneis.

No interior, em cada um dos dois andares, ha um cruzamento de vias permittindo todas as combinações dos comboios.

O que torna mais notavel esta obra é que estas caixas, de cimento armado, foram construidas no local da instal-

lação, o que reduziu o seu custo a muito menos do que se fossem construidas de ferro.

Começou-se por construir as paredes verticaes com folha de ferro da espessura de 16 millimetros, formando como que o esqueleto da caixa. Sobre estas paredes construiu-se o tecto e o andar que as divide em altura, deixando aberta a parte inferior para o movimento de materiaes, e só por fim se construiu a parte inferior.

INSTRUÇÃO DO PESSOAL FERROVIARIO

A *Great Central Railway C.^o*, de Inglaterra, creou uma escola com que espera obter agentes e funcionarios devidamente habilitados para o exercicio dos respectivos serviços.

O curso é de quatro annos, e durante elles será ministrado o ensino seguinte: lingua franceza e allemã, geographia com especialidade das linhas de comunicação e productos commerciaes, legislação ferroviaria, economia politica relativa á industria de transportes ferroviarios, escripturação commercial, mathematica superior, electricidade e magnetismo, chimica organica e inorganica, mechanica e estatica.

Os estudos theoricos são acompanhados de estudos praticos, que constam de seis mezes de trabalhos de conservação da linha, seis mezes de serviço nas officinas e depositos, seis mezes nos armazens e depositos de mercadorias, um anno nas estações, tres mezes no serviço do material circulante, seis mezes no serviço de aprovisionamento e armazens, e seis mezes no serviço de navegação.

As linhas ferreas da Indo-China

Em agosto ultimo havia na Indo-China franceza 1.721 kilometros de via ferrea em exploração, comprehendendo as linhas de Haifong a Hanoi, 106 kilometros; de Hanoi a Laokay, 296 kilometros; de Hanoi a Langron e á fronteira do Kuang-Si, 163,5 kilometros; de Hanoi a Vinh, 326 kilometros; de Turane a Kuang-Tsi, 172 kilometros; de Saigon a Mytho, 71 kilometros. A linha do littoral sul do Annam tinha chegado a Song-Duik situado a 134,5 kilometros de Saigon.

Esta linha que, a partir de Saigon, segue ao longo da costa sul do Annam, passa por Fan-Tiet, Fan-Rang, Bengoi, e deve terminar, quando concluida, em Nha-Trang, localidade que fica a 236,5 kilometros de Saigon.

De Fan-Rang, parte um ramal que se dirige ao platô de Lang-Bian, região elevada e salubre, onde vae ser construido um sanatorio para os colonos da Cochinchina. O ramal, que está já em construcção, medirá 104 kilometros.

O caminho de ferro do Yunan, á data referida, passava já alem da estação de Hami-Tcheu, China, situada a 350 kilometros de Lao-Kay, esperando-se que em fevereiro proximo chegue a Yunan-Fu.

Está em projecto a construcção de 240 kilometros de via ferrea, em prolongamento da linha Saigon-Mytho, terminando em Vinhling.

Está tambem em projecto a installação de linhas *trams-ways* de Sadec a Vinhling, d'aqui á Travinh, e d'aqui á Tieucan.

O Metropolitano de Paris

No primeiro de janeiro do anno corrente a extensão das linhas do Metropolitano era de 50^{km},064. O material circulante era composto por 488 carruagens automotrices, 463 carruagens para atrellar, 124 automotrices e 74 para atrellar em construcção. O numero de empregados era de 4114.

A receita bruta da exploração em 1908 foi de francos 40.666.976 e a receita liquida 10.306.534. O dividendo distribuido foi de 8 %.



Barreiro a Cacilhas. — Acha-se pendente de exame do Conselho superior de obras publicas uma variante do projecto do ultimo lanço do troço do Barreiro a Cacilhas, destinada a deixar a estação terminal mais vasta e comoda para o serviço, em condições de poder satisfazer largamente as futuras exigencias do trafego.

Linha do Sado. — Foi submettido á approvação do Governo o projecto do programma e caderno de encargos para o concurso da empreitada da linha do Sado e conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas.

Estação de Arrayolos. — Foram estabelecidos bilhetes de ida e volta entre esta estação e as de Beja, Evora e Faro.

Briquetes das Asturias. — Vae-se proceder a experiencias nas linhas do Estado com os briquetes fabricados com o carvão das minas de Alter, nas Asturias.

Ponte de Oura. — Foi adjudicado a L. Dargent o fornecimento e montagem do taboleiro d'esta ponte, além da estação do Vidago, por 2:200\$000 réis.

Estação de Affife. — Foi aprovado um projecto de ampliação do edificio da estação de Affife.

Transporte de bagaço no Minho e Douro. — Foi concedido um bonus de 25 % sobre o preço da tarifa especial n.º 1, p. v. aos transportes annuaes de mais de 500 toneladas.

Horario de Cintra. — Sob o titulo «Uma exploração» o correspondente do *Diario de Noticias* n'aquella villa respondeu muito amavelmente á noticia que aqui demos no numero passado, visando o seu mau humor contra a companhia do caminho de ferro.

Confessa que os horarios teem melhorado, mas acrescenta que ha sempre melhor a fazer.

Que novidade! Mesmo que houvesse comboios a cada minuto, melhor seria tel-os cada trinta segundos.

Insurge-se contra a falta de pintura do barracão e a má vedação da linha, junto á villa.

Lá se irá, porque a nova direcção está tratando de melhorar tudo.

Damos-lhe esta boa noticia em pagamento das amabilidades que nos dirige. E apesar della ser importante, não nos consideramos saldados.

Companhia Real. — Estão sendo providos de novas ambulancias chirurgicas os comboios de passageiros e regulares de mercadorias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em substituição das antigas. As novas ambulancias contéem o necessario para pensos, em casos de necessidade, e todos os antisepticos modernos que a sciencia aconselha.

Vêm já a caminho de Lisboa as novas carruagens vagões-leitos, que hão de substituir as até agora empregadas nos rapidos de Madrid, e os salões e restaurantes que no *Sud-Express* farão o serviço entre Lisboa e Porto, em substituição dos actuaes.

Valle do Vouga. — Em frente dos Paços do Conselho de Albergaria-a-Velha reuniram-se as populações de Albergaria, Ansilhó e Sobreiro, protestando contra o facto da Companhia do Valle do Vouga recusar a passagem superior na estrada districtal, fazendo um desvio da mesma estrada em condições que aquelles povos julgam inaceitaveis.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Obrigações privilegiadas de 1.º grau. — A datar de 2 de janeiro de 1910 inclusivé, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1909, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 32 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon Frs 7,06, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 32 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon Frs. 9,43, líquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 29 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (primeira série 1886, Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon 6 Marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 29 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, recebendo por cada coupon 9 Marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 2 de janeiro de 1910, inclusivé, em Lisboa, na sede da Companhia, todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás duas da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diario do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Allemanha, Inglaterra e Belgica, será realizado nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada Paiz.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos do artigo 13.º dos estatutos fez publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Bragança», a que se procedeu sahiram sorteados os numeros: 33.431 a 33.435 e 43.246 a 43.250.

O pagamento dos juros e amortisação d'esta série, relativo ao 2.º semestre de 1909, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88 das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 15 do referido mez, e depois ás sextas feiras para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalição. — Pela uma hora da tarde de 22 do corrente, em sessão publica, perante o conselho de administração e fiscal d'esta Companhia, e na sua sede, á praça Mousinho de Albuquerque, na cidade do Porto, se procederá ao sorteio, relativo ao presente semestre, de 20 obrigações para serem amortisadas.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de dezembro de 1909.

A mesma situação sem tirar nem pôr, a respeito de administração publica. Apenas com a aggravante de mais quinze dias perdidos e de mais se vincular a perda da esperanza de que os nossos homens publicos tenham juizo.

El-Rei resolveu chamar a successivas conferencias os vultos mais em evidencia de todos os partidos, e em vista d'isso parece resolvido que o ministerio vá até ao parlamento para ali, já se sabe, se levantarem todas as questões politicas, que é do que se trata exclusivamente.

De administração, nada.

Assegura-se, de novo, estar escolhida noiva para o nosso rei, sendo ella a princeza Victoria Patricia de Connaught, sobrinha de Eduardo VII da Inglaterra. E' o que, em casamento, se chama «um bom partido», e como o casamento de um rei é, por assim dizer, a boda do paiz, Portugal tem razão para ficar contente se fôr essa a noiva.

A alliança ingleza é de todas a mais preciosa e tão boa tem sido que a visinha Espanha, que ainda não ha dez annos despeitada pela occupação de Gibraltar, nos chamava «colónia d'Inglaterra» tão bem se tem dado com a alliança de sangue com a velha Albion, que já enguliu os seus desdens, e o peñon de Gibraltar parece-lhe até um simples pão d'assucar.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	47 ³ / ₄	47 ⁵ / ₈	47 ⁵ / ₁₆	47 ³ / ₁₆
" 90 d/v	48 ³ / ₁₆	—	47 ³ / ₄	—
Paris cheque	597 ¹ / ₂	599 ¹ / ₂	604	606
Berlim "	245 ¹ / ₂	246 ¹ / ₂	—	—
Amsterdam cheque	—	—	—	—
Madrid cheque	918	928	920	930

Firmaram-se ainda mais as cotações dos títulos da Companhia Real, tanto em Lisboa como em Paris, onde os altistas teem luctado e vencido os vendedores a contado e a praso. A liquidação do fim do mez deve deixar estes mal feridos, tanto mais que se assegura que os compradores se propõem exigir o papel.

Apesar das consideraveis transferencias de fundos que as ordens emanadas d'aqui teem originado, a abundancia de cambias teem sido sufficiente para manter melhora de cambios.

*

As libras ficaram hoje a 55000 compra e 55050 venda e o cambio Rio-Londres a 15 ⁵/₁₆ equivalendo a 155673 réis a libra e a 313,4 os 100 réis portugueses.

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO													
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% essentamento	40,20	40,40	40,50	—	40,50	40,50	—	40,50	40,35	40,35	40,35	40,35	40,35	—
Divida Interna 3% coupon	39,75	39,90	40,10	—	40,20	40,20	—	40,15	40	40,05	40,10	40,10	40,10	—
" 4% 1888, c/premios	—	—	21,600	—	—	21,500	—	21,500	21,500	21,500	—	—	—	—
" 4% 1888/9	58,300	58,000	58,500	—	58,500	58,000	—	—	58,300	58,400	58,400	58,500	—	—
" 4% 1890	51,000	—	—	—	51,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,050	—	9,050	—	9,050	—	—	9,000	9,050	—	9,050	9,050	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	79,000	—	—	—	—	—	81,000	—	—	80,500	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	79,400	—	—	—	79,300	—	—	—	—	79,300	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	65,400	—	65,600	—	66,000	65,300	—	65,900	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	—
" 3% 2.ª serie	—	—	64,000	—	—	—	—	—	—	—	63,500	—	—	—
" 3% 3.ª serie	—	66,800	—	—	67,000	—	—	—	67,200	—	66,900	66,800	—	—
Obrigações dos Tabacos 4% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	—	—	—	—	—	176,000	—	—	176,000	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	143,000	—	—	142,500	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	94,000	94,000	94,000	—	94,000	94,000	—	94,000	94,200	—	—	94,300	—	—
" Lisboa & Acores	117,000	116,500	—	—	117,000	—	—	—	117,000	117,000	—	—	—	—
" Companhia Real	74,000	—	—	—	—	75,500	—	75,000	75,600	75,000	—	—	—	—
" Companhia Nacional	—	74,500	—	—	—	7,750	—	—	7,750	7,800	7,800	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon	87,500	88,500	88,200	—	—	—	—	88,500	88,900	89,000	89,000	89,000	—	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon	68,000	—	68,200	—	—	68,700	—	68,800	68,900	68,900	69,000	69,000	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	—	—	—	—	—	88,500	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Real, 3% 2.º grau	54,900	55,650	55,900	—	—	55,300	—	55,450	—	55,500	55,400	55,550	55,500	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	61,000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	72,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,500	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	65,500	—	—	—	—	—	—	65,000	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	—	91,400	91,000	—	91,400	91,500	—	91,600	91,500	91,400	91,400	—	—	—
" 5%	—	87,200	87,200	—	87,300	87,300	—	—	—	—	87,200	87,600	—	—
" 4% 1.ª serie	—	79,000	—	—	80,000	—	—	—	—	—	—	—	84,300	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	64,40	64,40	64,50	64,50	—	64,30	64,35	64,35	65,40	65,42	65,55	65,80	—	—
Ações Companhia Real	374	—	372	380	380	375	365	375	378	375	379	379	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	34	—	35	35	35	—	35,70	36	35,50	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	409	408	414	414	414	413	410,50	411	413	—	—	—	—	—
" Andaluzes	208	207	209	208	210	210	—	208	208	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	356,50	359,50	359,50	356,50	361	364	365	375	369	370	371	370	—	—
" Companhia Real 2.º grau	275	278	278	274	276	275	279	280	279	280	273	279	—	—
" Companhia da Beira Alta	305	305	305	305	305	305	305	305	306	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	—	138,50	136,50	136	136,50	139	—	138	—	141,50	141,50	141	—	—
Londres: 3% portuguez	64	64,50	64,50	64,75	64,50	64,75	64,75	64,75	65,25	65,25	65,25	65,38	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	86,50	—	86	86,35	—	—	—	—	—	85,80	85,95	86,06	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MÉDIA KILOMETRICA			
		1909		1908		Diferença em 1909	1909	1908	Diferença em 1908-09	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Companhia Real.	Réde geral	2 Dezembro	1.073	5.581.073.000	1.073	5.377.728.000	+203.345.000	5.201.372	5.011.862	+189.510
	Vendas Novas...	" "	70	103.329.000	70	92.651.000	+10.678.000	1.476.128	1.323.585	+152.543
	Coimbra a Louzã.	" "	29	25.457.000	29	24.831.000	+626.000	877.827	856.241	+21.586
Sul e Sueste.....	30 Novembro	638	1.474.116.985	612	1.321.774.365	+149.342.620	2.310.528	2.076.448	+234.080	
Minho e Douro	" "	405	1.601.048.000	405	1.579.851.974	+21.196.026	3.953.204	3.900.869	+52.335	
Beira Alta	4 "	253	416.708.542	253	411.598.975	+5.109.567	1.647.069	1.626.873	+20.196	
Companhia Nacional	25 "	185	156.951.794	185	144.051.519	+12.900.275	848.388	778.656	+69.732	
Guimarães	30 Setembro	56	106.090.635	56	101.797.108	+4.293.527	1.894.475	1.817.805	+76.670	
Porto á Pova e Famalicão	" "	64	127.453.816	64	123.736.561	+3.716.755	1.991.465	1.933.383	+58.082	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Espanha.....	10 Outubro	3.681	98.517.074	3.681	99.589.246	-1.072.172	26.763	27.054	-291	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20 Novembro	3.650	99.706.047	3.650	100.554.086	-848.038	27.316	27.549	-233	
Andaluzes	10 "	1.083	16.331.879	1.083	16.643.845	-311.966	15.080	15.368	-288	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	30 Novembro	777	7.865.470	777	7.935.329	-69.858	10.122	10.212	-90	
Zafra a Huelva	2 Dezembro	180	3.108.149	180	3.149.181	-41.032	17.267	17.495	-228	



Espanha

Acha-se interrompida a linha de Linares a Almeria entre D. Maria e Nascimento.

Os passageiros e mercadorias de grande velocidade soffrem trasbordo. As remessas de pequena velocidade exige-se reserva pelo praso de transporte.

Uma companhia franceza propõe se a construir a linha ferrea de Vadollano a Chinchilla, que porá em comunicação rapida Valencia e Catalunha com a Andaluzia.

Foi sollicitada a concessão de um caminho de ferro secundario, em Granada, com origem no kilometro 4.838 do tremvia de Monachil e terminando em Santa Fé.

França

Foi approved na Camara dos deputados o projecto regularizando amigavelmente o preço do resgate do caminho de ferro de Oeste.

Belgica

Realisou-se no dia 12, na fronteira do Congo, em presença das autoridades belgas e inglezas a inauguração da ligação do troço inglez da linha que vae do Cabo ao Cairo com o troço congolez da mesma linha.

Italia

Do relatorio da Administração dos Caminhos de ferro do Estado italianos vê-se que o rendimento foi inferior em nove milhões de liras á receita incluída no orçamento, ao passo que a despesa foi excedida em mais de doze milhões de liras.

Este facto é attribuido pela Administração ás consequencias do tremor de terra que devastou a Sicilia e a Calabria no anno ultimo.

Sião

Vão começar brevemente os trabalhos de construção da linha Bangkok-Singapura que terá de extensão 196 milhas, e deve estar acabada nos fins do anno proximo.

China

Para estabelecer ligação entre a linha Hailong-Hanoi-Laokay, que segue pela margem direita do rio Rosso, e a rede do Tonkin meridional, foi construída sobre aquelle rio uma ponte metallica de 1.680 metros de vão.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de novembro de 1909

(Continuado do n.º 527)

SENHORES ACCIONISTAS

A falta de liquidación das contas entre o Estado e a Companhia continúa a impedir-nos de fazermos qualquer cousa de definitivo com relação á nossa linha.

Isto, e principalmente a crise commercial e o abandono a que estão votados os interesses da provincia, prejudica-nos e prejudica o paiz, não podendo deixar de ressentir-se de tudo isso o rendimento da nossa linha.

Este rendimento foi, no anno economico findo, de 292:241:523 réis, tendo sido no exercicio anterior de 316:698:090 réis.

Esta diminuição é devida na sua maior parte ao café transportado, cuja tonelagem desceu de 3:538 ton. para 1:923 ton., o que prova mais uma vez e exuberantemente, que a redução na tarifa, que tanto prejuizo tem causado á Companhia, nenhuma influencia tem sobre o transporte e a exportação d'aquelle producto.

Os gastos geraes d'exploração sobem n'este exercicio a réis 351:375:711, sendo, portanto, sensivelmente eguaes aos do exercicio anterior.

O governo continúa a recusar-se a pagar á Companhia a subvengão garantida pelo contracto, nem em ouro nem em papel, limitando-se a entregar-lhe o strictamente necessario para o coupon, e a pagar as promissorias semestraes ao Banco de Portugal, pagamentos que, como se sabe, são feitos pelas forças da subvengão.

A differença nas tarifas do café, cuja indemnisação é garantida pelo decreto que mandou continuar em vigor a tarifa reduzida, assumpto a que adeante nos referimos, nem essa mesma lhe é paga, sob pretexto de que se espera a consulta da Procuradoria Geral da Corôa.

Em virtude d'isto, deve-nos o *Thesouro* em c/ nova um saldo de 402:440:5881 réis, não conseguindo nós receber por conta d'elle importancia alguma.

A conta do *Thesouro* c/ antiga está em 5.325:198:5727 a nosso favor, sendo a differença, do anno passado para cá, proveniente em parte dos juros que lhe contamos, e que foram levados para a conta de *Juros a Liquidar*, como vereis.

A conta de *Lucros e Perdas* apresenta um saldo de 193:111:5683 réis, que foi passado para a conta de *Lucros Suspensos*.

SENHORES ACCIONISTAS

Forçado pelas circumstancias, o vosso Conselho de Administração publicou e distribuiu a «Memoria explicativa e justificativa dos actos da Companhia»; e tanto a tempo e a proposito veio essa publicação, que a forma por que o governo se referiu á nossa Companhia no seu relatorio de fazenda seria bastante para a provocar, se ella não estivesse já escripta.

Foi ella baseada exclusivamente em documentos officiaes e irrefutaveis, não apresentando facto algum que não fôsse confirmado com provas authenticas.

A forma por que essa publicação foi recebida pela imprensa e pelo publico em geral, está sufficientemente demonstrada pela quantidade de bilhetes e cartas de felicitação que recebemos e pelos artigos que toda a imprensa, sem distincção de côr politica, tanto da capital como da provincia, publicou em nossa defeza.

Foi uma volta completa da opinião publica a nosso respeito, sem uma unica nota discordante, sem uma unica refutação do que ahi expozemos.

Soubemos que houve quem se propozesse fazel-a no parlamento, mas essa refutação nunca appareceu, o que é uma prova evidente da impossibilidade de a fazer.

Com a «Memoria» que foi distribuida a todos os membros de ambas as camaras, foi enviada uma representação aos respectivos presidentes, não sendo nunca a questão levantada em nenhuma d'ellas.

Cumpre-nos apresentar aqui os nossos mais sinceros agradecimentos a todas as pessoas que nos felicitaram e nos enviaram as suas impressões, bem como á imprensa em geral pelas amáveis apreciações e referencias que fez ao nosso trabalho. Não querendo melindrar ninguem, nem por isso devemos deixar de especialisar o «Commercio do Porto» e o «Primeiro de Janeiro», pela brilhante série de artigos que publicaram e que provam o grande estudo que fizeram da questão e a importancia que ligam aos assumptos da magnitude d'este.

Quanto ao Governo, escusado será fazer notar que não fez caso algum, continuando imperturbavelmente no systema de levantar todas as difficuldades á nossa Companhia.

A commissão encarregada pelo Governo anterior de dar o seu parecer sobre a questão, apresentou o seu relatorio, concluindo por aconselhar a remissão da linha e outros alvitres que, bem comprehendidos, podiam contribuir muito para a solução da questão.

Todo esse trabalho, porém, foi perdido, porque o governo não tratou mais do assumpto.

Continúa, portanto, a questão no mesmo pé e, já agora, não acreditamos que ella se resolva sem a intervenção, talvez perigosa, de quem tenha elementos para, mais ou menos airoosamente para o paiz, a fazer resolver.

Tarifas do café

Como sabeis, por decreto de abril de 1908, o governo, aproveitando a faculdade que lhe confere o artigo 31.º do contracto de 1885, decretou a continuação da tarifa reduzida para o café, responsabilizando-se pelo prejuizo que d'ahi viesse para a Companhia.

Passado um anno, a Companhia apresentou a sua primeira liquidación, que o Governo não acceitou, submettendo a questão á Procuradoria Geral da Corôa, em vez de a ventilar com a Companhia, que, de certo, não deixaria de chegar a um accôrdo.

Não podendo nós admittir o precedente da intervenção d'aquella collectividade em assumptos que, na falta de accôrdo, tem de ser resolvidos por arbitros, assim o fizemos constar ao Governo e, na falta de resposta d'este, ordenamos a applicação da tarifa geral, como era do nosso plenissimo direito.

O Governo deu instrucções para que o café que se tinha despachado para Loanda fôsse entregue mediante o pagamento da tarifa reduzida, intimando a Companhia administrativamente para fazer a entrega.

Entendendo nós ser inconveniente abrir na occasião um conflicto, que podia ter sérias consequencias, ordenamos que não se despachasse café senão pela tarifa geral e em porte pago, sendo de novo intimados para o despachar em porte a pagar e em seguida, em Loanda, intimados egualmente para o entregar pela tarifa reduzida.

Está, portanto, a questão n'este pé, recebendo-se uma intimação para que cada remessa seja feita em porte a pagar, e outra intimação para se fazer a entrega de cada remessa pela tarifa reduzida.

Naturalmente, todas as vezes que o facto se dá, protestamos legalmente contra a violencia exercida contra nós. Isto não pode

deixar de representar uma intervenção do Governo nos negócios da Companhia, tanto mais que ella está no seu plenissimo direito de exigir o porte pago, sendo possível que os *trustes* venham a intervir, attendendo a que esta intervenção é um caso previsto no contrato.

Os officios que transcrevemos explicam completamente a questão.

«Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Não tendo tido solução o pedido feito por varias vezes por esta Companhia, para lhe ser paga a differença no transporte do café, de que o Governo tomou a responsabilidade, vimos de novo pedir esse pagamento, na importância de 23:665\$295 réis, relativo aos mezes decorridos desde abril de 1908 a fevereiro de 1909, juntando a este officio as notas officiaes competentemente visadas pelo fiscal do Governo em Loanda, e cuja devolução pedimos.

Além da inconveniencia, para nós, da grande demora n'estas liquidações, ha muitas outras razões, que condemnam este processo de beneficiar o expedidor do café, razões que v. exc.^a pôde perfeitamente apreciar. Por este motivo, julgamos que será de grande conveniencia e vantagem para todos a substituição da redução da tarifa, por um bonus correspondente a essa redução, dado directamente aos interessados pelo Governo. Se v. exc.^a estiver de accôrdo com esta forma, não teremos duvida em submeter á approvação do Governo o respectivo projecto.

Deus Guarde a V. Exc.^a — Porto, 29 de Abril de 1909.

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, Dignissimo Director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos. — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, — O Presidente do Conselho de Administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar. — Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos. — N.^o 1:204

«Lisboa, 4 de maio de 1909.

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Accusando a recepção do officio de V. Exc.^a, de 29 de abril proximo passado, tenho a honra de comunicar a V. Exc.^a que a liquidação relativa aos transportes do café está dependente do parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, visto esta Direcção não concordar com a interpretação que essa Companhia parece dar ao decreto de 2 de abril de 1908. Junto envio a V. Exc.^a os documentos que nos enviou com seu officio de 29 de abril ultimo.

Deus Guarde a V. Exc.^a

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.

O Director, *A. de Novaes*.

«Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Temos a honra de accusar a recepção do officio de V. Exc.^a de 4 do corrente, e não comprehendemos que interpretação se possa dar ao decreto de 6 de abril de 1908, mandando continuar em vigor a tarifa do café nos termos do § 5.^o do artigo 31.^o do contrato de concessão, que dá ao Governo direito de manter qualquer tarifa, garantindo á Companhia o producto bruto total do ultimo anno e o augmento progressivo que em termo médio tenha tido no ultimo quinquennio.

Sabe V. Exc.^a que não só o ultimo anno anterior á data do decreto, mas também o ultimo quinquennio, não podem ser tomados para base da indemnisação a pagar á Companhia, visto que, tendo sido feita a combinação por seis mezes, e durando ha oito annos, aquelle producto bruto é sempre resultante da tarifa reduzida, não podendo, n'este caso excepcional, ser adoptada aquella fórmula, quer seja favoravel para a Companhia, quer seja favoravel para o Estado, por causa das circumstancias especiaes que impedem a sua justa apreciação.

Por outro lado, não podemos também tomar como base o anno e quinquennio anteriores á adopção da tarifa reduzida, por não estar então toda a linha aberta á exploração, não havendo também uma justa base para o calculo.

Não vemos, portanto, que duvida se possa offerecer ao Governo sobre esta questão. O que é certo, é que, desde o momento em que o Governo não concorda, como V. Exc.^a diz no seu officio, com a interpretação que a Companhia não pode deixar de dar ao decreto em face da correspondencia trocada com o Governo sobre o assumpto e em face do mesmo decreto, deverá o Governo recorrer á arbitragem, unica forma por que a divergencia tem de ser resolvida, segundo o claramente disposto no contrato de concessão.

Entretanto, não convindo aos interesses da Companhia esperar tal solução, dá hoje ordem por telegramma, para Loanda, para que seja applicada ao café a tarifa geral, até solução legal do assumpto.

Deus Guarde a V. Exc.^a — Porto, 6 de maio de 1909.

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Conselheiro Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, Dignissimo Director dos Caminhos de Ferro Ultramarinos. — Lisboa.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa, — O Presidente do Conselho de Administração, *Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar. — Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos — N.^o 1:323

Lisboa, 7 de maio de 1909.

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. — Em resposta ao officio de V. Exc.^a, de 6 do corrente, tenho a honra de comunicar a V. Exc.^a, em harmonia com o disposto de S. Exc.^a o Ministro da Marinha e Ultramar, d'esta data, que não podem ser alteradas as tarifas estabelecidas e postas em vigor por decreto de 2 de abril de 1908, e de confirmar que a liquidação relativa aos transportes do café, está dependente do parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda.

Deus Guarde a V. Exc.^a

Ill.^{mo} e Exc.^{mo} Snr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.

O Director, *A. de Novaes*.

(Continúa).

ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Construcção da linha ferrea de Portalegre

No dia 9 de fevereiro de 1910, á uma hora da tarde, na sala das sessões do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, serão recebidas e abertas as propostas para a construcção da linha ferrea de Portalegre, nos termos das condições constantes do programma do concurso e do caderno de encargos publicados no *Diario do Governo* de 12 do corrente.

O deposito provisorio é de 10:000\$000 réis feito em dinheiro ou em titulos da divida publica de valor equivalente, na thesouraria d'uma das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro.

A base de licitação é a percentagem de 44 % da receita bruta da linha, calculada nos termos do caderno de encargos, que reverterá para a administração, devendo as propostas fixar um numero superior áquelle.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações durante o anno de 1910

Até ao dia 20 de dezembro corrente pela 1 hora da tarde, esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida á Direcção Geral, em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações e apeadeiros.

1.^o — No involucro das propostas alem do endereço deverá indicar-se o seguinte: Proposta para a venda d'agua.

2.^o — As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno desde um de janeiro até 31 de dezembro de 1910, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fora d'estas condições.

3.^o — As demais condições estão patentes na Secretaria da Direcção Geral em Lisboa.

Fornecimento de vidro branco em chapa

No dia 3 de janeiro pela uma hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3.000 kilos de vidro branco em chapa.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.

Fornecimento de cordas diversas

No dia 3 de janeiro pela uma hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de cordas diversas.

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

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

Vende-se Carris, vagões, vagonete Decauville e diverso material para empreitadas de obras publicas. Dirigir-se a Simões, pharmaceutico, Eixo, Aveiro.

AGENDA DO VIAJANTE

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 ci-dessous, car nous les connaissons **par expérience personnelle**.

BILBAU Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^{da}

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 elétrica. Aceio e ordem. Preços módicos.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem — Aposentos confortáveis e azeitados — Magníficas vistas de terra e mar — Sala de jantar para 150 pessoas — Magnífico parque para recreio — Iluminação eléctrica — Telefone n.º 16 — Pregos razoáveis — Proprietário: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem dúvida um dos melhores da provincia, de inexcusáveis commodidades e acceio tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos Jose Pires.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.^{er} ordre.—Propriétaire, Victor Sassetti.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide anúncio na frente da capa—Rua d'El-Rei, 73, 2.º

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

MAFRA **Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1\$500 reis 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.

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuda de Justo M. Estilez. — Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1909

COMPANHIA REAL

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 15	9 29	9 40	9 55
9 28	9 42	10 8	10 25
4 40	4 14	4 41	4 56
11 25	11 39	12 5	12 20

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5 30	6 3	5 30	6 1
7 40	8 13	7 25	7 56
10 10	10 38	8 49	9 15
11 30	11 58	10 50	11 16
1	1 28	12 10	12 36
2 30	2 58	1 40	2 6
4 52	5 20	3 10	3 36
5 24	5 57	5 31	5 57
7	7 28	7 45	8 11
8 30	8 58	9 10	9 36
10	10 28	10 40	11 6
12 30	1 3		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6 15	7 19	6	7 4
6 50	7 44	7 40	8 35
8 10	9 6	8 8	8 47
9 10	9 46	a 8 56	9 32
9 45	10 41	9 15	10 7
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
12 15	1 19	a 11 26	12 2
a 1 40	2 16	12 15	1 19
a 1 45	2 40	1 50	2 54
a 3 10	3 46	a 2 26	3 2
3 15	4 19	3 15	4 19
a 4 49	5 16	a 3 56	4 32
b 4 44	5 37	b 4 28	5 14
b 5 20	6 10	a 5 26	6 2
a 6 10	6 46	6 15	7 19
6 15	7 19	a 6 56	7 32
a 7 40	8 16	b 7 5	7 51
7 45	8 49	8	9 4
a 9 15	10 19	9 20	10 24
a 10 40	11 16	a 9 56	10 32
10 45	11 49	10 50	11 54
b 12 15	1 15	a 11 26	12 2

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
9 30	10 2	10 20	10 50
11 19	11 51	12 14	12 43
1 20	1 52	2 20	2 49
3 10	3 42	4	4 29
3 45	4 22	6 18	6 53
7 32	8 15		

Mais os de Cintra, excepto os a.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
6 35	7 56	5 3	6 5
8	9 4	6 43	7 45
10 19	11 26	7 26	8 40
a 11 45	12 20	a 8 35	9 5
12 20	1 27	8 43	9 45
2 20	3 27	10 37	11 38
a 4 35	5 10	12 41	1 42
a 4 55	6 2	2 39	3 40
a 5 37	6 41	a 3 35	4 13
a 6 15	7 24	4 36	5 58
8 19	9 27	a 5 28	6 58
a 9 37	10 21	7	8 3
11	12 8	8 32	9 30
12 20	1 30	10 32	11 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Snaçavem	Lisboa-R.	
7 12	7 55	9 27	10 11
8 7	8 50	10 28	11 12
10 51	11 34	11 51	12 34
1 13	1 56	2 20	3 3
3 27	4 10	4 47	5 29
4 41	5 24	5 45	6 29
6 47	7 29	7 57	8 41
8 27	9 11	9 34	10 18
9 51	10 35	11 5	11 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
9 51	10 49	7 32	8 30
11 10	12 8	1 15	2 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
11 51	1 10	5 38	6 57
4 29	5 21	8 2	9 20
5 44	7 2	2 39	4 6
12 33	1 56	6 18	7 45
		7 55	9 22

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Setil	Lisboa-R.	
6 54	8 30	7 23	9 20
4 29	5 52	8 21	5 15
		10	11 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
6 54	9 50	5 40	9 20
		10 8	1 2
		11	3 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 15	8 35	4 15	7 4
8 36	10 38	11 27	3
5 54	7 26	8 10	9 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
8 25	8 1	6 35	5 15
a 9 45	3 18	a 8 50	2 40
1 46	12 26	3 6	12 33
a 5 30	11 17	a 5	10 50
d 6 10	e 11 33	8 45	6 25
9 30	7 31		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 47	9 39	3 44

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Aveiro	Porto	Aveiro	
3 54	6 34	5 59	8 37

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Ovar	Porto	Ovar	
7 20	9 2	5 19	6 58
10 20	11 58	7	8 38
5 35	7 15	3 30	5 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Porto	Espinho	
7	8 2	8 11	9 7
9 35	10 35	12 32	1 32
3 27	4 30	7 48	8 45
9 5	10 7	12 10	1 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
11 25	12 44	1 55	3 8
3 54	5 9	5 24	6 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
6 42	8 24	p 5 55	7 40
4 10	6 10	11 10	12 47
		9 55	11 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
10 27	8 55	a 6 15	2 40
8	7 7	a 6 15	5 15
		5 55	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
10 27	6 33	j 6	a 11 45
a 7 25	1 12 51	7 20	2 40
8	7 6	7 20	5 15
		4 49	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
10 27	11	a 4 20	2 40
8	9 55	4 20	5 15
9 30	9 55	3	12 33

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 32	12 40	6 20	11 19
		1 55	6 53

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
7 30	2 15	5 5	11 41
3 45	2 13		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Caldas	Figueira	Caldas	
1	7 15	3 5	9 24
		7 58	1 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Amieira	Figueira	Amieira	
1 52	2 13	1 10	1 31
3 50	4 11	3 5	3 26
6 54	7 15	6 10	6 31
8 41	9 2	7 58	8 19

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Figueira	Alfarellos	
1 55	2 34	10 30	11 6
11 29	12 6	1 15	2 20
8 55	9 34	7 40	8 21

VALLE DO VOUGA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Oliv. d'Azem.	Espinho	
7 10	8 46	5	6 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 30	11 12	6 15	9 11
4 40	7 19	3 10	6 3

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 50	9 25	5 15	7 10
2 25	4 10	9 55	11 40
7 5	8 55	4 25	6

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
9 25	12 45	6 15	9 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	V. Formoso	Pampilh.	
4 25	1	9 35	3 55
9 50	4 15	a 1 50	6 45
a 1 35	7 10	4 15	11 55

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6	6 35	5 55	6 30
q 7 25	8	8	8 35
8	8 35	9 15	9 50
9 15	9 30	11 5	11 40
10 50	11 25	12 25	1
12 55	1 30	a 2 50	3 25
2 50	3 25	m 3	3 35
4 20	4 55	4 3	4 38
5 20	5 55	7 22	8
8 20	8 58	9 44	10 24
h 12 30	1 8	s 11 40	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Aldegailega	Lisboa	
8	9 43	8 5	9 50
10 50	12 34	11 18	1
5 20	7 13	5 50	8
8 20	9 44	8 16	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8	9 33	8 5	9 50
10 50	12 36	10 15	11 40
2 50	4 26	3	4 38
4 20	5 58	6 25	8
5 20	7 8	8 25	10 24
8 20	9 47		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Montemor	Gadanha	Montemor	
9 40	10	11 15	11 31
6 50	7 10	8 25	8 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
6 49	7 24	7 50	8 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Mora	Lisboa	
8	2 39	6 8	1
5 20	12 4	3 51	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Evora	Lisboa	
6	10 46	6	10 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8	3 25	5 55	1
5 20	11 55	11 35	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8	3 55	5 20	1
5 20	2 55	8 30	6 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Faro	Lisboa	
a 7 25	q 3 35	a 7 15	m 3 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
6	12 30	5 10	10 24
8	12 30	4 45	6 30
5 20	6 53		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
6	9 14	7 50	10 24
a 7 25	q 3 45	6 40	6 30
5 20	5 4		

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Famalicão	Porto	
2 20	3 47	5	6 28
e 5 57	r 7 16	r 4 18	e 5 37
9 45	11 14	7 36	9 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
4 45	7 31	6 9	8 35
8 5	10 35	8	9 51
9 33	12 12	a 11	

VERNET-LES-BAINS **O Paraizo dos Pyrneos**

Estação thermal e climaterica (alt. 650 m.) aberta todo o anno. Aguas sulfurosas-sodicas (14° a 66°). Tratamento dos **Rheumatismos, Gotta, Nevroses, Affecções respiratorias (não tuberculosas) e Convalescenças.** Estabelecimentos hydrotherapicos modernos em communicação directa com os hotéis mais confortaveis a preços moderados. Casino, theatro, jogos diversos, grande parque particular. Excursões. Envia-se franco a brochura illustrada em francez ou espanhol a quem a pedir aos srs. Henry Burnay e C.^a, 10, rua dos Fanqueiros, Lisboa, ou ao estabelecimento thermal de **VERNET-LES-BAINS (P. O.) FRANÇA.** Falla-se e responde-se á correspondencia em portuguez.

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

1877-1907



LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1909

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Mappas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1907

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	8
N.º 4 — Caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão (via reduzida)	10
N.º 5 — Ramal de Caceres.....	12
N.º 6 — Caminho de ferro da Beira Alta.....	14
N.º 7 — Caminho de ferro de Bougado a Guimarães (via reduzida).....	16
N.º 8 — Ramal de Coimbra.....	18
N.º 9 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.....	20
N.º 10 — Caminho de ferro de Torres á Figueira da Foz e Alfarellos	22
N.º 11 — Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida)	24
N.º 12 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.....	26
N.º 13 — Ramal de Cascaes.....	28
N.º 14 — Linha urbana de Lisboa.....	30
N.º 15 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida).....	32
N.º 16 — Caminho de ferro da Beira Baixa	34
N.º 17 — Caminho de ferro de Vendas Novas a Setil	36
N.º 18 — Caminho de ferro de Mirandella a Bragança	38
N.º 19 — Caminho de ferro do Valle do Corgo.....	40
N.º 20 — Coimbra a Lousã.....	42
N.º 21 — Resumo estatístico de todas as linhas no anno de 1907	44
N.º 22 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.....	46
N.º 23 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.....	48
N.º 24 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.....	50
N.º 25 — Resumo de todas as linhas ferreas	52

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilome- 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 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\$122
1879.	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$370
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\$896
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\$520
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	199:370\$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\$395
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
1907.	506	136:863	459:820	2.420:507	3.017:190	60:984	1.562:689	96:655\$400	56:599\$660	1.593:789\$018	343:514\$443
Somma	15:683	3.766:892	10.012:148	39.700:894	53.479:934	897:750	21.990:989	2.122:923\$185	790:766\$130	36.105:802\$139	6.779:715\$306

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^k,6; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do Norte, a exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do Norte, na extensão de 225^k,936. Em 5 de novembro de 1877 3^k,632, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505^k,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 da exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (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	9:296\$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	899:103\$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
1.101:104\$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	948:343\$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
2.093:842\$532	4.031:145\$993	6:299\$295	4.037:445\$288	1.315:494\$836	2.715:651\$157	7:966\$692	5:366\$900	2:599\$792	0,32
11.466:506\$907	84.352:023\$352	746:863\$187	85.098:887\$539	27.950:783\$656	56.401:240\$696				

aproximada a 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 da linha entre Espinho e Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de 1,5 kilometros. Entre Espinho e Villa Nova de Gaia está assente a segunda via, tendo sido o seu estabelecimento naquella primeira extensão autorizado por decreto de 15 de agosto do 1893. Entre Espinho e Villa Nova de Gaia, a segunda via foi aberta á circulação em dois troços, sendo: entre Granja e Villa Nova de Gaia, e entre Espinho e Granja.

orção do seu rendimento annual.

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos	
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
1877.	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	-5-	146:172\$047	29:878\$241
1878.	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	-5-	148:200\$817	26:875\$762
1879.	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	-5-	136:081\$317	25:063\$049
1880.	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	-5-	131:389\$659	21:903\$403
1881.	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	-5-	137:247\$046	20:701\$563
1882.	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	-5-	148:663\$523	24:692\$545
1883.	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	-5-	149:834\$751	27:307\$071
1884.	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:239	21:893\$866	-5-	149:019\$208	28:740\$729
1885.	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	-5-	163:317\$172	41:979\$653
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	80:381	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	68:023\$756
1894.	475	31:922	71:215	235:188	338:325	8:582	182:891	30:600\$324	12:821\$240	249:500\$001	65:458\$163
1895.	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342\$062	13:319\$180	253:954\$012	64:358\$846
1896.	475	33:236	75:946	271:870	381:052	7:719	188:986	31:714\$306	14:771\$710	269:348\$420	63:324\$099
1897.	475	36:481	83:255	295:205	414:941	9:382	215:868	35:505\$517	16:256\$860	299:755\$131	73:075\$623
1898.	475	38:246	89:083	325:405	452:734	11:644	240:820	37:784\$009	17:627\$250	315:952\$890	84:844\$249
1899.	475	38:471	92:203	354:666	485:340	12:103	251:546	36:942\$860	18:902\$940	321:389\$626	87:985\$904
1900.	485	41:486	96:463	373:712	511:661	12:514	289:833	38:768\$475	23:686\$330	336:568\$725	88:413\$050
1901.	488	43:182	101:334	390:081	534:597	14:228	334:864	43:461\$600	24:864\$760	356:302\$789	96:083\$130
1902.	510	44:335	105:037	392:551	541:923	15:673	372:929	48:706\$775	27:282\$665	368:667\$476	107:374\$589
1903.	518	48:647	124:113	456:520	629:280	17:502	386:631	51:879\$000	29:551\$315	403:486\$170	119:999\$874
1904.	527	49:473	132:645	516:369	698:487	18:598	374:408	49:837\$160	28:388\$250	402:912\$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
1907.	607	39:693	168:382	697:106	905:181	23:040	414:812	54:764\$383	31:194\$895	439:294\$708	124:443\$290
Somma	13:341	905:394	2:429:914	8:993:102	12:328:410	309:336	6:437:000	984:947\$219	376:331\$791	7:947:110\$992	2:027:607\$913

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes à 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	3:189\$730	29:342\$595	1885.	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$562
1878.	23:267\$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	9:394\$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\$259	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\$035	53:643\$100
1884.	26:306\$530	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$083	1892.	34:939\$810	6:562\$952	13:401\$170	53:906\$933

DO SUL E SUESTE

los (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)

Pequena velocidade (a)	Totales do trafego (d)	Fora do trafego	Totales	Despesa de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a re- ceita do trafego
232:0525131	408:1025419	2:6595660	410:7625079	195:9105373	212:1925046	1:3085021	6305103	6275918	0,48
214:4775769	389:5545348	1:1185355	390:6725703	212:6675525	176:8865823	1:2215173	5545504	6665669	0,55
227:4275938	388:5725304	1:6825580	390:2545884	237:4655863	151:1065441	1:2065745	4695274	7375471	0,61
322:5795887	475:8725949	2:4695992	478:3425941	227:0165504	248:8565445	1:4775866	7725846	7055020	0,48
285:5275480	443:4765089	2:0185660	445:4945749	265:6805003	177:7965086	1:3775254	5525161	8255093	0,60
275:9395728	449:2955796	1:7905365	451:0865161	264:2415542	185:0545254	1:3955327	5745702	8205625	0,59
265:2175791	442:3595613	1:8125295	444:1715908	245:8385022	196:5215591	1:3735787	6105315	7635472	0,56
267:3625942	445:1225879	1:2755070	446:3975949	255:4505671	189:6725208	1:3825369	5895044	7935325	0,57
294:1505781	489:4475586	1:6165740	491:0645326	292:2695577	197:1785009	1:5205023	6125354	9075669	0,60
286:8245481	486:7825250	3:2455155	490:2075405	249:7015905	237:0805345	1:5115745	7365274	7755471	0,51
310:1995135	506:8205550	3:8345290	510:6545840	271:3435125	235:4775425	1:5125896	7025917	8095979	0,54
310:1725125	519:9735177	1:2065880	521:1805057	313:3725588	206:6005589	1:4855637	5905287	8955350	0,60
348:4385783	623:1595008	1:3575115	629:5165123	316:5355757	311:6235251	1:5025772	7455510	7575262	0,50
327:6005655	645:9875956	1:0015380	646:9895336	427:6375325	218:3505631	1:3595974	4595685	9005289	0,66
349:9795475	691:0205691	1:2705680	692:2915371	421:5495739	269:4705952	1:4545780	5675307	8875473	0,61
368:9635162	691:3565258	1:9925400	693:3485658	439:9095653	251:4465605	1:4555486	5295361	9265125	0,64
357:5085709	685:3185874	16:0805165	701:3995039	387:6255419	297:6905455	1:4425776	6265716	8165060	0,56
383:4375982	698:3965146	19:7075270	718:1035416	394:6315069	303:7625077	1:4705307	6395499	8305808	0,57
376:1325555	694:4455413	23:0645285	717:5095698	389:5195485	304:9255928	1:4615990	6415949	8205041	0,55
391:0665635	723:7395154	1:6195910	725:3595064	400:7945620	322:9445534	1:5235660	6795883	8435778	0,55
434:0585836	806:8895590	11:6355340	818:5215930	410:3215251	396:5685339	1:6985714	8345881	8635834	0,51
461:4565866	862:2545005	35:8455015	898:0995020	452:2235001	410:0315004	1:8155271	8635223	9525048	0,52
455:1435451	864:5185981	29:7945565	894:3135546	482:9335989	381:5845992	1:8205039	8035336	1:0165703	0,56
489:0365666	914:0185141	23:6795862	942:6985303	552:6365008	361:3825433	1:8845574	7455118	1:1395455	0,60
570:7345322	1.023:1205241	23:5665545	1.046:6865786	572:9875414	450:1325827	2:0965557	9225403	1:1745154	0,56
672:9045324	1.148:9465389	15:1945128	1.164:1405517	676:1305139	472:8165250	2:3305520	9595059	1:3715460	0,59
707:6725186	1.231:1585230	89:3555325	1.320:5135555	707:9105398	523:2475832	2:3765753	1:0105130	1:3665623	0,57
662:4225766	1.183:4745820	5:2455540	1.188:7205360	788:3395351	395:1355469	2:2455682	7495782	1:4955900	0,66
642:3035390	1.193:5345979	7:9165519	1.201:4515498	824:5065966	369:0285013	2:1465645	6635719	1:4825926	0,69
739:1165510	1.309:1715232	3:4755140	1.312:6465372	900:0815027	409:0905205	2:2185934	6935373	1:5255561	0,68
736:7435019	1.300:4815017	19:5605871	1.320:0415888	941:2405493	359:2405504	2:1425472	6245055	1:5505643	0,72
12.766:6525480	22.741:3715385	361:2725097	23.102:6435482	13.518:4765802	9.222:8945583				

Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1893	34:2015290	6:3865383	12:6805975	53:3585648	1901	47:9015115	9:1605870	17:5665950	74:6285935
1894	34:5025650	6:0105565	12:7625632	52:2755847	1902	48:3425405	9:4615810	18:8425250	76:6465465
1895	35:0715590	7:4055675	13:4245373	55:9015688	1903	51:3705640	10:2165270	20:4205940	82:0075850
1896	37:4275390	6:6465885	13:4045915	57:4795190	1904	49:7115205	5:4305640	13:9455050	69:0865895
1897	39:7945650	6:6865480	13:3015698	60:7825228	1905	51:7865140	5:0335485	12:7445750	69:5645375
1898	48:3215100	7:8245925	15:6775232	66:8235257	1906	51:4575350	4:8295630	13:3495050	69:6365030
1899	44:3755645	8:4055630	16:3065785	69:0885060	1907	51:4105969	4:6495086	13:3065182	69:3665237
1900	46:3995920	8:7725560	16:5475130	71:7195610					

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas — Kilometros	Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
Linha do Sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas	1- 2 -1861	56	199,9	
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	
Da 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
Ramal de Setubal				
Do Pinhal Novo a Setubal.	1- 2 -1861	12,81	12,81	13
Linha de Evora				
De Casa Branca a Evora	14- 9 -1863	26		
De Evora a Valle do Pereiro	5- 9 -1871	24		
De Valle do Pereiro a Venda do Duque.	10- 3 -1873	8		
Somma e segue	—	—	409,25	410

nação)

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exaetas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte</i>	—	—	409,25	410
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
Linha do Sueste				
De Beja a Quintos	2-11-1869	19,30		
De Quintos a Serpa	14-4-1878	9,73		
De Serpa a Pias	14-2-1887	13,04		
De Pias a Moura	27-12-1902	16,72		
De Beja a Moura	—	—	58,79	59
Ramal de Portimão				
De Tunes a Algoz	10-10-1899	12,21		
De Algoz a Poço Barreto	19-3-1900			
De Poço Barreto a Silves	1-2-1902	5,13		
De Silves a Portimão	15-2-1903	9,15		
De Tunes a Portimão	—	—	26,49	27
Evora a Ponte do Sor				
De Evora a Arraiolos	20-4-1907	—	24,5	25
<i>Total</i>	—	—	620,21	623

CAMINHOS DE FERRO

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Marcadorias		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877 . .	100	34:181	108:738	376:507	519:426	3:585	44:820	12:499\$093	-3-	205:854\$608	18:023\$505
1878 . .	146	40:441	122:572	437:960	600:973	4:438	54:235	15:927\$629	-3-	250:946\$128	17:304\$588
1879 . .	216	47:250	138:554	533:481	719:285	7:173	78:041	21:672\$018	-3-	316:523\$132	32:093\$106
1880 . .	255	52:452	143:435	587:656	783:543	6:115	100:048	27:173\$924	-3-	370:768\$767	48:560\$464
1881 . .	262	53:492	133:507	593:423	779:422	6:436	124:101	28:149\$836	-3-	369:533\$186	57:662\$868
1882 . .	263	53:346	132:465	571:604	757:415	6:583	131:363	30:512\$363	-3-	389:055\$309	52:900\$528
1883 . .	268	53:691	131:318	563:448	748:457	6:795	136:999	31:309\$025	-3-	395:175\$623	52:525\$333
1884 . .	276	59:341	133:323	581:497	774:161	8:254	150:810	32:450\$371	-3-	396:896\$351	59:799\$771
1885 . .	276	55:106	124:323	562:927	742:356	7:080	162:130	30:264\$843	-3-	363:989\$518	51:329\$246
1886 . .	276	58:259	129:386	588:295	775:940	7:236	174:272	32:936\$854	6:221\$360	384:720\$846	53:961\$780
1887 . .	314	61:134	140:170	602:396	803:700	9:104	184:292	35:686\$667	6:425\$930	405:701\$810	64:188\$914
1888 . .	337	63:103	146:320	644:956	854:379	8:584	199:658	38:222\$844	6:227\$980	438:692\$216	66:009\$549
1889 . .	340	70:533	149:633	665:804	885:970	7:747	228:662	47:472\$903	7:361\$320	468:569\$338	65:303\$387
1890 . .	340	73:749	153:586	672:954	900:289	9:031	237:944	42:790\$667	10:172\$000	466:983\$200	71:085\$313
1891 . .	340	68:316	147:029	641:446	856:791	9:273	229:984	39:999\$027	20:999\$790	451:023\$700	69:234\$097
1892 . .	340	61:242	137:682	633:682	832:606	9:614	256:324	39:770\$368	31:921\$340	426:879\$653	70:218\$497
1893 . .	340	65:206	147:149	656:955	869:310	8:762	262:491	41:331\$970	20:629\$600	444:449\$696	68:948\$334
1894 . .	340	67:802	148:971	651:393	868:166	10:278	254:216	41:836\$710	19:176\$080	447:768\$837	78:090\$521
1895 . .	340	73:066	153:214	676:519	902:799	10:412	280:649	44:400\$421	20:664\$760	468:867\$952	79:009\$348
1896 . .	340	77:034	168:521	719:884	965:439	12:883	309:226	47:834\$741	24:915\$390	489:521\$619	90:272\$172
1897 . .	343	95:798	215:179	824:084	1.135:061	19:246	302:079	47:720\$745	26:469\$660	509:629\$821	93:082\$327
1898 . .	343	96:501	233:249	868:200	1.197:950	16:883	305:900	47:184\$754	27:031\$340	503:313\$014	104:502\$461
1899 . .	343	84:565	212:316	824:696	1.121:577	22:776	361:445	48:299\$085	28:131\$720	478:282\$226	109:439\$680
1900 . .	343	101:212	233:190	914:132	1.248:534	24:026	368:486	52:068\$148	37:636\$120	542:710\$766	120:997\$620
1901 . .	343	103:257	246:356	1.007:918	1.357:531	24:775	385:599	53:984\$058	39:357\$980	541:477\$264	143:125\$708
1902 . .	343	109:433	265:491	1.130:321	1.505:245	26:139	413:992	57:642\$285	42:420\$548	558:122\$500	158:367\$777
1903 . .	343	106:853	263:448	1.183:779	1.554:080	28:464	417:074	59:058\$415	43:772\$706	556:508\$409	167:026\$072
1904 . .	343	111:200	279:717	1.296:714	1.687:631	27:139	435:983	60:134\$751	44:570\$460	594:822\$856	159:984\$018
1905 . .	343	100:286	310:505	1.341:212	1.752:003	27:751	520:800	64:287\$925	47:648\$688	603:436\$230	167:607\$461
1906 . .	343	97:501	297:649	1.297:770	1.692:920	29:372	522:703	65:096\$533	48:248\$008	618:368\$547	179:396\$892
1907 . .	343	96:648	288:768	1.272:340	1.657:756	25:691	523:134	66:496\$913	49:285\$947	618:811\$474	183:509\$810
Somma	9:482	2.290:998	5.635:764	23.923:953	31.850:715	431:645	8.157:460	1.304:215\$886	599:238\$727	14.077:404\$599	2.753:561\$147

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 aplicações — Kilometros
Linha do Minho			
Do Porto (Campanhã) a Nine	21-5-1875	38:965,40	
De Nine a S. Bento	1-1-1877	7:034,60	
De S. Bento a Barcellos	21-10-1877	4:239,30	
De Barcellos a Darque	24-2-1878	26:477,40	
De Darque a Caminha	1-7-1878	27:879,03	
De Caminha a S. Pedro da Torre	15-1-1879	20:806,27	
De S. Pedro da Torre a Segadães	3-6-1879	3:015,00	
De Segadães a Valença	6-8-1882	1:242,40	
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
Ramal de Braga			
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 do 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 kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Foçena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego	Totais						
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	348:234\$766	-	348:234\$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
177:923\$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	323:788\$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	2:337\$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\$023	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
485:935\$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\$230	1.310:230\$104	7:570\$865	1.317:800\$969	695:284\$130	614:945\$974	3:819\$913	1:792\$845	2:027\$060	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	698:765\$082	4:135\$097	2:037\$215	2:097\$881	0,51
646:529\$105	1.448:850\$389	6:606\$838	1.455:457\$227	759:767\$358	689:083\$031	4:224\$053	2:008\$988	2:215\$065	0,52
11.562:870\$391	23.393:836\$137	228:961\$259	23.622:797\$396	14.580:253\$085	13.813:583\$052				

sobre o rio Minho, é de 134:057^m,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 aplicações — Kilómetros
Linha do Douro			
De Ermezinde a Penafiel	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide	20-12-1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal	15-9-1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua	15-7-1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão	4-4-1880	15:913,20	
Do Ferrão ao Pinhão	1-6-1880	7:611,30	
Do Pinhão a Tua (margem direita) apeadeiro	1-9-1883	12:216,50	
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
Ramal da Alfandega			
Do Porto (Campanhã) a Porto (Alfandega)	8-11-1888	3:836,80	4

linha de Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo.
contrato de 29 de novembro de 1887, pela Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re

Annos	Numero de kilome- 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 transitó	De sello		
1877 . .	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700	1:071\$000
1878 . .	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460	1:076\$280
1879 . .	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570	1:037\$570
1880 . .	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470	1:271\$620
1881 . .	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	44:292\$390	4:850\$265
1882 . .	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060	5:683\$060
1883 . .	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736	5:765\$096
1884 . .	57	22:908	244:553	—	267:461	4:032	15:493	—\$—	—\$—	50:251\$114	7:891\$250
1885 . .	57	23:664	258:755	—	282:419	2:969	20:632	—\$—	—\$—	48:870\$841	5:937\$640
1886 . .	57	28:304	261:294	—	289:598	3:175	19:975	—\$—	740\$170	50:878\$473	6:350\$325
1887 . .	57	31:710	279:400	—	311:110	3:795	19:335	—\$—	774\$180	54:912\$805	7:608\$030
1888 . .	57	30:843	291:844	—	322:687	3:154	16:318	—\$—	716\$040	56:435\$751	6:059\$440
1889 . .	57	32:698	296:719	—	329:417	2:548	21:468	—\$—	678\$560	58:951\$559	5:238\$400
1890 . .	57	36:280	315:006	—	351:286	3:769	18:880	—\$—	887\$810	61:418\$885	6:200\$770
1891 . .	57	32:342	283:741	—	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
1907 . .	64	84:932	875:750	—	960:682	2:833	75:168	7:229\$573	5:102\$370	104:860\$718	7:313\$957
Somma	1:783	1.186:631	12.830:095	—	14.016:726	87:870	969:005	80:539\$479	61:360\$010	1.986:642\$146	184:525\$461

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^h,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 transitó e addicionaes, só d'aquella data começou a respectiva

DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$732	367\$469	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,83
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$069	168\$190	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	1:234\$472	302\$100	932\$372	0,76
13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	1:205\$553	318\$794	886\$759	0,74
13:975\$985	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	1:249\$206	373\$040	876\$166	0,70
13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	1:325\$219	428\$214	897\$005	0,68
11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	1:300\$190	469\$207	830\$983	0,64
14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	1:371\$960	511\$832	860\$128	0,63
13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	1:416\$652	581\$714	834\$938	0,59
12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	1:302\$829	471\$222	831\$607	0,64
12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:096\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	1:281\$563	466\$323	815\$240	0,64
14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$624	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	—\$—	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
15:889\$807	98:245\$997	350\$180	98:596\$177	61:623\$222	36:622\$775	1:535\$093	572\$230	962\$862	0,69
17:684\$429	104:598\$913	410\$960	105:009\$873	72:492\$898	32:106\$015	1:634\$358	501\$656	1:132\$701	0,69
21:486\$827	98:519\$592	280\$640	98:800\$232	74:766\$500	23:753\$092	1:539\$368	371\$142	1:168\$226	0,76
28:737\$734	120:062\$629	1:524\$970	121:587\$599	87:671\$000	32:391\$629	1:875\$978	506\$119	1:369\$859	0,73
34:748\$173	122:979\$562	1:394\$150	124:373\$712	82:348\$200	40:631\$362	1:921\$555	634\$865	1:286\$690	0,66
42:888\$755	132:249\$157	1:210\$870	133:460\$027	83:046\$500	49:202\$657	2:066\$393	768\$791	1:297\$602	0,63
43:921\$154	131:548\$064	1:266\$490	132:814\$554	85:409\$900	46:138\$164	2:055\$439	720\$909	1:324\$530	0,65
42:785\$090	142:200\$932	837\$080	143:038\$012	90:190\$500	52:010\$432	2:221\$889	812\$663	1:409\$226	0,63
40:360\$424	147:356\$981	723\$320	148:080\$301	94:654\$100	52:702\$881	2:302\$452	823\$482	1:478\$970	0,64
43:366\$906	153:689\$856	936\$820	154:626\$686	93:872\$145	59:817\$711	2:401\$404	934\$652	1:466\$752	0,61
43:027\$596	155:202\$271	688\$970	155:891\$241	96:394\$200	58:808\$071	2:425\$035	918\$876	1:506\$159	0,62
622:319\$125	2.793:486\$732	21:901\$295	2.815:388\$027	1.893:138\$369	930:348\$363				

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

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 transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1880.	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	923\$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	238\$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
1907.	72	5:591	6:837	15:823	28:256	7:087	55:073	2:531\$353	981\$700	16:314\$223	6:295\$166
Somma	1:984	160:160	181:453	167:581	719:194	41:882	1:375\$664	61:566\$062	12:540\$780	427:967\$389	152:652\$492

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 rendimento.

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
26:224,3735	29:539,3463	127,3911	29:667,3374	25:259,3006	4:280,3457	738,3486	107,3011	631,3475	0,86
54:899,3501	63:168,3340	2:986,3585	66:154,3925	48:866,3095	14:302,3245	877,3338	198,3642	678,3696	0,77
58:229,3203	78:934,3588	1:267,3843	80:202,3431	74:039,3480	4:895,3108	1:096,3314	67,3988	1:023,3326	0,94
56:276,3294	82:342,3986	914,3056	83:257,3042	67:492,3040	14:850,3946	1:143,3652	206,3263	937,3389	0,82
52:322,3052	75:669,3107	656,3058	76:325,3165	67:211,3325	8:457,3782	1:050,3960	117,3469	933,3491	0,89
31:416,3799	49:539,3816	1:120,3060	50:659,3876	56:020,3597	6:480,3781	688,3053	90,3011	778,3064	1,13
29:787,3303	54:270,3023	1:352,3051	55:622,3074	50:373,3448	3:896,3575	753,3750	54,3119	699,3631	0,93
38:560,3509	61:229,3650	1:419,3310	62:648,3960	54:412,3105	6:817,3545	850,3412	94,3688	755,3724	0,89
32:313,3310	57:943,3910	896,3556	58:840,3466	64:951,3087	7:007,3177	804,3776	97,3322	902,3098	1,12
32:795,3202	65:984,3885	1:532,3087	67:516,3972	57:298,3287	8:686,3598	916,3456	120,3647	795,3809	0,87
27:200,3933	49:940,3039	134,3716	50:074,3755	62:550,3996	12:610,3957	693,3612	175,3152	868,3764	1,25
22:672,3392	51:815,3180	750,3000	52:565,3180	75:525,3306	23:710,3126	719,3655	329,3307	1:048,3962	1,46
20:994,3668	46:399,3372	194,3000	46:593,3372	66:170,3159	19:770,3787	644,3436	274,3594	919,3030	1,43
16:276,3413	39:526,3552	335,3314	39:861,3866	54:994,3002	15:467,3450	548,3979	214,3826	763,3805	1,39
16:173,3645	39:438,3268	223,3724	39:661,3992	58:639,3130	19:200,3862	547,3753	266,3679	814,3432	1,49
22:710,3230	44:370,3521	265,3271	44:635,3792	51:740,3506	7:369,3985	616,3257	102,3361	718,3618	1,17
22:314,3644	40:964,3002	450,3673	41:414,3675	51:402,3620	10:438,3618	568,3944	144,3981	713,3925	1,25
22:790,3829	41:633,3511	213,3649	41:847,3160	56:466,3466	14:832,3955	578,3243	206,3013	784,3256	1,36
25:912,3178	44:914,3402	250,3789	45:165,3191	57:201,3173	12:286,3771	623,3811	170,3649	794,3460	1,27
26:816,3055	45:573,3299	262,3143	45:835,3442	55:323,3141	9:749,3842	632,3962	135,3414	768,3376	1,21
32:258,3438	48:532,3395	207,3857	48:740,3252	60:793,3070	12:260,3675	674,3061	170,3287	844,3348	1,25
32:545,3798	50:670,3650	170,3937	50:841,3593	60:501,3449	9:830,3793	703,3759	136,3538	840,3297	1,19
32:658,3747	50:456,3037	—3—	50:456,3037	54:984,3950	4:528,3913	700,3778	62,3901	763,3679	1,09
38:412,3036	55:210,3463	—3—	55:210,3463	56:662,3178	1:451,3715	766,3811	20,3163	786,3974	1,03
39:533,3526	58:551,3647	—3—	58:551,3647	53:668,3723	4:882,3924	813,3217	67,3818	745,3398	0,91
34:874,3016	54:501,3309	—3—	54:501,3309	57:784,3907	3:283,3598	956,3962	45,3606	802,3568	1,06
40:104,3711	63:964,3238	20,3000	63:984,3238	70:638,3826	6:674,3588	888,3392	92,3702	981,3094	1,10
36:660,3790	59:270,3179	23,3750	59:293,3929	74:002,3639	14:732,3460	823,3197	204,3617	1:027,3814	1,25
923:734,3957	1:504:354,3838	15:775,3340	1:520:130,3178	1:644:973,3711	111:153,3953				

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

mento do tráfego annual.

CAMINHO 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 transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1882 . .	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	-3-	55:918\$896	7:961\$063
1883 . .	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	-3-	* 97:894\$171	15:525\$248
1884 . .	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	-3-	98:356\$645	19:593\$507
1885 . .	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-3-	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	100:231	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:452\$331
1891 . .	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:232	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
1907 . .	253	25:467	55:696	243:857	325:020	6:850	166:166	18:930\$232	7:905\$430	180:081\$151	45:992\$931
Somma	6:452	474:214	1.040:833	4.400:954	5.916:001	107:255	2.642:832	361:036\$537	100:808\$590	3.195:106\$239	766:859\$925

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	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego	Totales						
38:740\$601	102:620\$560	1:946\$905	104:567\$465	99:452\$363	3:168\$197	808\$035	24\$946	783\$089	0,97
102:472\$501	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	853\$327	166\$029	687\$298	0,81
122:257\$907	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	949\$438	337\$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	623\$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\$454	900\$594	0,53
215:267\$648	441:341\$730	13:973\$402	455:315\$132	236:437\$087	204:904\$643	1:744\$433	809\$900	934\$533	0,53
4.371:598\$528	8.333:564\$692	282:631\$862	8.616:196\$554	4.605:298\$436	3.728:266\$256				

alem de Villar Formoso, na extensão de 252^k,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno, de 202^k,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 BOU

(Via re

Annos	Numero de kilome- tros 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
1884. . .	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—	—	29:925\$585	3:159\$155
1885. . .	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—	—	29:805\$085	3:978\$338
1886. . .	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—	405\$320	32:810\$730	3:456\$980
1887. . .	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888. . .	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889. . .	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—	474\$140	38:036\$120	4:447\$069
1890. . .	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—	773\$870	39:062\$435	4:909\$910
1891. . .	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$653
1892. . .	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—	961\$860	38:601\$480	4:612\$460
1893. . .	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897\$575	988\$260	37:272\$077	3:960\$095
1894. . .	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:355\$792	4:400\$983
1895. . .	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$637
1896. . .	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
1897. . .	34	37:371	169:955	—	207:326	2:170	36:834	3:464\$750	1:738\$780	42:387\$328	5:559\$525
1898. . .	34	36:311	172:446	—	208:757	2:494	39:716	3:540\$369	1:745\$360	41:786\$450	6:579\$023
1899. . .	34	37:114	190:762	—	227:876	2:971	43:115	3:758\$701	2:006\$010	43:870\$953	7:647\$404
1900. . .	34	38:558	210:291	—	248:849	3:242	42:909	4:091\$061	2:876\$600	49:197\$676	8:650\$903
1901. . .	34	38:389	208:633	—	247:022	3:663	41:367	3:977\$621	2:975\$390	48:413\$839	9:028\$381
1902. . .	34	40:029	210:094	—	250:123	3:623	50:371	4:015\$911	2:956\$960	47:859\$337	8:953\$938
1903. . .	34	40:799	210:193	—	250:992	3:797	43:314	4:053\$084	2:946\$020	48:471\$505	9:357\$448
1904. . .	34	43:709	222:620	—	266:329	3:708	41:917	4:154\$599	2:977\$370	50:230\$138	9:499\$044
1905. . .	34	43:102	223:455	—	266:557	3:675	45:470	4:171\$489	2:995\$960	50:627\$726	9:289\$023
1906. . .	34	41:177	233:094	—	279:271	3:625	48:183	4:243\$346	3:009\$490	51:055\$844	9:158\$929
1907. . .	44	45:950	248:793	—	294:743	3:753	51:889	4:368\$827	2:969\$320	57:814\$660	10:087\$929
Somma	823	870:398	4.018:136	—	4.888:534	53:895	772:812	55:991\$742	38:838\$400	1.006:978\$979	150:463\$825

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

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Trofa e Vizella, na extensão de 25¹/₂,299, em 31 de julho de 1907.

GADO A GUIMARÃES E A FAFE

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego	Totales						
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
37:995\$634	105:898\$223	675\$270	106:573\$493	37:458\$343	68:439\$880	2:406\$777	1:565\$451	851\$326	0,35
552:310\$679	709:753\$483	14:946\$390	1.724:699\$873	672:668\$165	1.037:085\$318				

respectiva cobrança.

dezembro de 1883, até Guimarães, na extensão total de 33^h,421, em 14 de abril de 1884 e até Fafe, na extensão total de 54^h,657 em 21 de

RAMAL DE

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
1885 . .	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	—\$—	597\$476	186\$393
1886 . .	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870	819\$837
1887 . .	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915	966\$794
1888 . .	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997	1:044\$755
1889 . .	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932	1:476\$410
1890 . .	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672	1:281\$313
1891 . .	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511	1:615\$524
1892 . .	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$839	1:702\$226
1893 . .	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060	1:651\$092
1894 . .	2	12:666	35:650	98:007	146:623	2:923	29:230	219\$539	2:381\$620	3:528\$518	1:559\$765
1895 . .	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237\$985	2:453\$220	3:645\$002	1:639\$412
1896 . .	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288\$996	2:813\$310	4:666\$785	1:780\$438
1897 . .	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297\$783	2:943\$160	4:429\$408	1:503\$874
1898 . .	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317\$720	3:064\$330	4:514\$834	2:179\$400
1899 . .	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322\$350	3:320\$370	4:896\$894	2:206\$708
1900 . .	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327\$167	4:065\$690	5:031\$532	2:238\$066
1901 . .	2	16:805	64:017	141:803	222:625	4:173	35:026	352\$247	4:274\$150	5:712\$829	2:303\$983
1902 . .	2	21:207	76:518	188:858	286:583	4:230	34:130	379\$431	4:204\$540	5:318\$655	2:455\$721
1903 . .	2	20:999	75:739	186:930	283:668	4:801	40:563	367\$608	4:309\$290	5:447\$589	2:494\$276
1904 . .	2	20:972	74:878	231:843	327:693	4:224	40:488	483\$185	4:284\$240	7:484\$677	1:178\$040
1905 . .	2	19:960	71:349	220:913	312:222	4:494	43:095	421\$902	4:351\$840	6:452\$069	1:461\$075
1906 . .	2	21:363	85:499	238:552	345:414	4:660	45:834	450\$126	4:531\$350	6:681\$845	2:599\$795
1907 . .	2	20:507	82:128	229:196	331:831	4:883	49:148	475\$249	4:472\$370	6:822\$213	2:694\$433
Somma	45	379:471	1.166:602	3.129:892	4.675:965	76:036	694:239	7:070\$530	61:740\$640	103:588\$132	39:039\$330

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

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

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
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	-3-	17:131\$304	10:759\$886	6:371\$418	8:565\$652	3:185\$709	5:379\$943	0,63
9:264\$498	17:206\$363	-3-	17:206\$363	11:414\$053	5:792\$310	8:603\$181	2:896\$155	5:707\$026	0,66
10:496\$325	19:159\$042	-3-	19:159\$042	11:245\$062	7:913\$980	9:579\$521	3:956\$990	5:622\$531	0,58
9:835\$792	17:748\$936	-3-	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	-3-	19:527\$046	12:175\$756	7:351\$290	9:763\$523	3:675\$645	6:087\$878	0,62
9:679\$075	19:195\$721	-3-	19:195\$721	14:182\$698	5:013\$023	9:597\$860	2:506\$511	7:091\$349	0,74
166:812\$887	309:440\$349	1:903\$384	311:343\$733	206:239\$544	103:200\$805				

Aumento do tráfego anual.

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

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	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1887..	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251	4:339\$457
1888..	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630	9:146\$439
1889..	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057	9:660\$892
1890..	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739	16:661\$323
1891..	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406	14:482\$938
1892..	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$486
1893..	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:441\$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	6:384\$730	197:370\$580	15:740\$787
1903..	74	78:860	306:392	907:542	1.292:294	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
1907..	74	74:961	211:210	956:977	1.243:148	6:761	404:059	19:842\$894	9:422\$710	219:906\$579	18:580\$631
Somma	1:546	1.556:916	4.685:048	12.379:841	18.621:805	82:925	5.317:279	307:487\$303	80:970\$880	3.684:184\$315	239:805\$593

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 recebeita fora do trafego de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu ren

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometros	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
53:832\$259	182:835\$967	4:229\$959	187:065\$926	70:173\$317	112:662\$650	2:770\$242	1:707\$010	1:063\$232	0,38
124:013\$058	290:196\$127	4:500\$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\$835	2:826\$558	2:893\$277	0,51
209:726\$992	433:561\$994	1:194\$930	434:756\$924	216:256\$444	217:305\$550	5:858\$945	2:936\$561	2:922\$384	0,49
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
206:002\$357	444:489\$567	246\$780	444:736\$347	216:513\$322	227:976\$245	6:006\$615	3:080\$760	2:925\$855	0,49
2.913:077\$605	6.887:067\$513	46:490\$909	6.933:558\$422	3.584:231\$772	3.298:835\$741				

de 28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 73¹/₂, até os limites da

Alimento do tráfego annual.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

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
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	23:104	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
1907.	168	19:383	70:568	515:791	605:742	9:829	256:187	20:211\$680	7:241\$240	158:173\$050	34:498\$026
Somma	3:353	464:526	1:357:172	6:524:468	8:346:166	125:533	3:017:538	267:141\$006	102:904\$330	2:586:738\$778	411:913\$509

Observação.— 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 do junho de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total aproximada da linha de 167,6048.

(a) Nestas verbas são incluídas as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção de ranta 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	
Em 1907 — idem	

(b) Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a Companhia Real tinha de entregar ao Estado pela linha

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

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

À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

(Rendimentos líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	869\$551	342\$488	527\$063	0,61
54:493\$681	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	1:158\$472	146\$429	1:012\$043	0,87
90:137\$562	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	1:297\$996	318\$915	979\$081	0,75
86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	1:267\$702	— 3\$561	1:271\$263	1,00
81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	1:233\$581	— 36\$964	1:270\$545	1,03
85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	1:207\$067	139\$358	1:067\$709	0,88
77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	1:168\$594	101\$366	1:067\$228	0,91
80:015\$105	195:882\$316	101:676\$281	297:558\$597	171:915\$154	23:967\$162	1:165\$966	142\$662	1:023\$304	0,88
93:467\$109	213:258\$058	101:840\$087	315:098\$145	178:243\$779	35:014\$279	1:269\$393	208\$418	1:060\$975	0,84
93:382\$776	231:228\$746	103:108\$997	334:337\$743	193:121\$095	38:106\$751	1:376\$362	226\$826	1:149\$536	0,84
120:280\$657	265:836\$191	98:310\$822	364:147\$013	216:754\$766	49:081\$425	1:582\$358	292\$151	1:290\$206	0,82
141:719\$869	300:599\$394	90:569\$652	391:169\$046	220:195\$590	80:403\$804	1:789\$282	478\$594	1:310\$688	0,73
144:387\$686	305:154\$481	105:171\$849	410:326\$330	226:257\$720	78:896\$761	1:816\$395	469\$623	1:346\$772	0,74
186:250\$341	346:932\$926	64:161\$212	411:094\$138	246:860\$618	100:072\$308	2:065\$076	595\$668	1:469\$408	0,72
220:074\$953	389:419\$256	49:574\$192	438:993\$418	261:485\$718	127:933\$538	2:317\$971	761\$509	1:556\$462	0,67
201:880\$059	374:033\$145	37:770\$377	411:803\$522	231:736\$136	142:297\$009	2:226\$387	847\$006	1:379\$381	0,62
228:044\$642	405:285\$351	16:808\$247	422:093\$598	233:128\$687	172:156\$664	2:412\$413	1:024\$742	1:387\$671	0,58
244:461\$980	424:189\$059	6:895\$945	431:085\$004	225:750\$157	198:438\$902	2:524\$934	1:181\$183	1:343\$751	0,53
217:992\$196	408:271\$638	8:421\$308	416:692\$946	243:567\$249	164:704\$389	2:430\$188	980\$383	1:449\$805	0,60
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
250:146\$134	442:817\$210	906\$787	443:723\$997	238:387\$687	204:429\$523	2:635\$816	1:216\$842	1:418\$974	0,54
2.961:831\$672	5.960:483\$959	1.341:919\$810	7.302:403\$769	4.228:428\$295	4.194:470\$124				

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

seu rendimento do tráfego annual; e desde 1 de janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de junho d'esse anno para contagem de garantia de juro), foram as importancias da ga-

.....	57:935\$310
.....	(b) 81:936\$400
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	96:946\$633
.....	(c) 88:891\$195
.....	(d) 103:416\$565
.....	62:723\$415
.....	48:260\$457
.....	37:341\$786
.....	16:244\$571
.....	6:409\$024
.....	7:789\$992
.....	— 1:471\$973
.....	— 8:783\$685
	1.301:595\$306

Americana de S. Martinho do Porto a Marinha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

economico de 1897-1898.

economico de 1898-1899.

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	Do transitio	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
1887 . .	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$583	102\$900	2:699\$114	1:066\$983
1888 . .	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562	2:707\$051
1889 . .	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160	2:358\$305
1890 . .	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	12:879\$614	3:849\$467
1891 . .	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338	3:447\$124
1892 . .	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$558	3:415\$608
1893 . .	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774	2:548\$336
1894 . .	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570\$506	605\$480	11:084\$216	2:715\$696
1895 . .	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582\$466	618\$240	11:258\$871	2:409\$152
1896 . .	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558\$015	746\$730	11:110\$259	2:442\$326
1897 . .	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684\$726	778\$270	12:483\$458	2:886\$133
1898 . .	55	1:955	4:556	23:282	29:793	783	18:796	1:692\$418	754\$330	12:500\$772	4:072\$286
1899 . .	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989\$554	800\$060	12:442\$107	3:915\$284
1900 . .	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139\$185	1:088\$250	14:065\$974	3:487\$095
1901 . .	55	2:568	5:964	27:388	35:920	694	26:019	2:180\$082	1:220\$020	14:769\$530	3:683\$590
1902 . .	55	2:570	6:629	27:244	36:443	801	29:339	2:371\$527	1:213\$030	15:431\$066	4:026\$869
1903 . .	55	2:635	6:485	28:569	37:689	757	29:463	2:425\$012	1:256\$880	16:026\$215	4:099\$232
1904 . .	55	2:657	6:561	32:556	41:774	705	26:687	2:404\$367	1:249\$320	17:452\$677	4:052\$883
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
1907 . .	55	2:602	7:175	31:309	41:086	827	35:308	2:811\$549	907\$410	17:048\$314	4:183\$357
Somma	1:114	46:342	106:019	513:543	665:904	13:191	463:869	39:454\$798	16:076\$550	274:900\$185	70:580\$020

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua a Mirandella, na extensão de 54^k67955, em

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias das garantias de juros 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.....	
Em 1907 — Idem.....	

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

11

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego (a)	Totais						
4:564,5330	8:330,5427	15:206,5565	23:536,5988	7:144,5711	1:185,5716	595,5030	84,5694	510,5336	0,86
18:388,5268	31:356,5881	59:163,5252	90:520,5133	41:767,5317	—10:410,5436	570,5125	— 189,5280	759,5405	1,33
21:898,5071	35:617,5536	58:154,5114	93:771,5650	40:595,5417	— 4:977,5881	647,5591	— 90,5507	738,5098	1,14
21:761,5725	38:490,5806	57:601,5473	96:092,5279	32:782,5413	5:708,5393	699,5833	103,5789	596,5044	0,85
21:685,5079	37:890,5841	59:321,5855	97:212,5696	27:962,5194	9:928,5647	688,5942	180,5521	508,5403	0,74
24:170,5345	38:351,5511	57:837,5956	96:189,5467	25:502,5897	12:848,5614	697,5300	233,5611	463,5689	0,66
26:602,5437	40:276,5547	57:454,5615	97:731,5162	25:444,5099	14:832,5448	732,5301	269,5681	462,5620	0,63
23:768,5725	37:568,5637	60:290,5698	97:859,5335	25:177,5711	12:390,5926	683,5066	225,5289	457,5777	0,67
23:914,5407	37:582,5430	59:212,5044	96:794,5474	24:171,5636	13:410,5794	683,5317	243,5833	439,5484	0,64
24:825,5031	38:377,5616	59:563,5830	97:941,5446	24:663,5497	13:744,5118	697,5774	249,5893	447,5881	0,64
25:319,5641	40:689,5232	57:724,5950	98:414,5182	24:890,5713	15:798,5519	739,5804	287,5245	452,5558	0,61
23:986,5320	40:559,5378	57:441,5201	98:000,5579	26:049,5428	14:509,5950	737,5443	263,5817	473,5625	0,64
32:026,5251	48:383,5642	49:462,5030	97:845,5672	26:798,5023	21:585,5619	879,5701	392,5465	487,5236	0,55
34:588,5339	52:141,5408	45:948,5768	98:090,5176	25:917,5488	26:223,5920	948,5025	476,5798	541,5227	0,54
34:322,5196	52:775,5316	45:522,5857	98:298,5173	28:808,5988	23:966,5328	959,5550	435,5751	523,5799	0,55
38:198,5454	57:656,5389	40:926,5408	98:582,5797	28:042,5927	29:613,5462	1:048,5298	538,5427	509,5871	0,49
38:505,5198	58:630,5645	40:380,5715	99:011,5360	30:575,5627	28:055,5018	1:066,5011	510,5091	555,5920	0,52
36:252,5646	57:758,5206	44:998,5115	102:756,5321	28:953,5640	28:804,5566	1:050,5149	523,5719	526,5429	0,50
37:326,5995	59:967,5963	46:882,5089	106:850,5052	29:763,5750	30:204,5213	1:090,5327	549,5167	541,5159	0,50
42:740,5445	66:688,5026	41:685,5292	108:373,5318	25:500,5988	41:187,5038	1:212,5509	748,5855	463,5654	0,38
46:400,5333	67:632,5004	30:593,5127	98:225,5131	28:829,5625	38:802,5379	1:229,5673	705,5498	524,5175	0,43
601:245,5236	946:725,5441	1 045:371,5950	1.992:097,5391	579:313,5089	367:412,5352				

29 de setembro de 1887.

15:206,5561

59:123,5619

58:009,5544

57:501,5148

59:222,5135

57:631,5803

57:221,5275

59:929,5188

58:940,5211

58:487,5617

56:963,5111

56:938,5442

49:114,5177

45:356,5412

44:722,5504

39:841,5431

38:867,5175

39:739,5614

37:529,5857

30:809,5734

29:865,5817

1.011:021,5228

mostrer), relativa á extensão rigorosa da linha.

RAMAL DE SANTA

(Dupla

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	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1888.	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	-3-	8:691\$333	392\$451
1889.	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	-3-	9:323\$858	577\$144
1890.	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	-3-	9:144\$928	756\$781
1891.	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	-3-	4:309\$413	878\$460
1892.	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	-3-	14:122\$544	2:878\$039
1893.	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	-3-	20:656\$746	2:847\$020
1894.	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	-3-	25:649\$749	2:712\$744
1895.	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	-3-	30:107\$413	2:887\$560
1896.	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	-3-	31:714\$516	2:891\$752
1897.	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	-3-	34:961\$704	3:237\$063
1898.	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	-3-	44:573\$944	2:981\$230
1899.	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	-3-	48:860\$937	3:294\$275
1900.	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	-3-	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
1907.	8	77:516	200:714	751:603	1.029:833	13:577	256:729	4:710\$326	498\$920	65:061\$962	6:797\$268
Somma	157	926:995	2.463:774	8.631:645	12.022:414	137:341	2.552:251	54:361\$826	2:527\$470	740:297\$052	71:128\$346

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de mada de 1.º, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0.º, 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 é aproximadamente de 7.º, 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 ren

APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilometrico total (trafego)	Rendimiento 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						
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
26:004\$145	97:863\$375	—\$—	97:863\$375	47:692\$974	50:170\$401	12:232\$922	6:271\$301	5:961\$621	0,49
328:739\$495	1.140:164\$893	4:061\$808	1.144:226\$701	622:270\$339	517:894\$554				

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

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

dimento do trafego annual.

RAMAL DE

(Dupla

Anos	Número de kilome- tros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1889 . .	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813:5354	9:5800	16:127:5962	167:5864
1890 . .	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942:5427	57:5210	57:965:5200	1:049:5303
1891 . .	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970:5963	156:5340	76:586:5746	3:037:5574
1892 . .	24	53:684	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031:5563	194:5740	57:437:5251	2:038:5454
1893 . .	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974:5789	259:5340	57:102:5599	2:066:5565
1894 . .	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152:5162	305:5040	55:577:5093	2:873:5411
1895 . .	25	56:155	201:785	373:018	630:958	599	15:817	4:202:5301	375:5280	78:455:5738	2:761:5569
1896 . .	27	75:372	343:242	784:970	1:203:584	835	41:154	7:024:5002	1:235:5840	134:543:5541	3:767:5528
1897 . .	(b) 26	80:576	335:762	1:118:392	1:534:730	1:560	35:815	8:683:5020	1:591:5720	160:048:5889	4:681:5724
1898 . .	26	132:490	693:032	1:212:991	2:038:513	1:795	25:247	11:758:5510	2:174:5120	226:210:5919	4:916:5684
1899 . .	26	174:557	956:039	1:134:185	2:264:781	2:711	43:769	14:453:5102	4:088:5530	278:861:5523	6:370:5162
1900 . .	26	177:486	972:083	1:153:221	2:302:790	3:458	45:407	13:561:5329	10:115:5100	261:552:5370	6:670:5610
1901 . .	26	165:949	962:023	1:314:414	2:442:386	4:320	37:853	13:800:5334	10:398:5400	267:515:5878	8:197:5876
1902 . .	26	141:687	802:892	1:023:294	1:967:873	3:577	46:885	12:027:5014	9:875:5480	232:598:5341	8:451:5003
1903 . .	26	139:549	790:743	1:007:872	1:938:164	3:509	45:852	12:667:5370	10:496:5030	238:615:5696	8:790:5567
1904 . .	26	151:851	483:642	1:126:644	1:762:137	3:945	50:249	12:049:5983	10:470:5750	227:007:5440	7:060:5070
1905 . .	26	165:908	529:264	1:232:703	1:927:965	5:688	61:939	13:426:5154	12:148:5240	252:392:5032	9:332:5633
1906 . .	26	160:374	432:386	1:142:473	1:755:233	4:565	59:470	12:202:5519	11:125:5230	229:219:5604	9:801:5614
1907 . .	26	151:228	407:696	1:077:753	1:636:677	4:938	62:787	12:098:5797	11:194:5220	226:708:5576	10:005:5331
Somma	458	1:994:863	8:862:956	14:993:539	25:851:358	43:772	587:175	164:839:5693	96:271:5410	3:134:527:5398	102:040:5572

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes em 30 de setembro de 1889, em 6 de dezembro de 1890, em via simples provisoria, na extensão total aproximada de 23,5. A ligação, também provisoria, entre as estações á exploração provisoria o troço entre Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cerca de 3 kilometros.

A via dupla foi aberta á exploração entre Caxias e Estoril em 1 de outubro de 1890, entre o Estoril e Cascaes em 21 de maio de 1891, e do Sodré 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.

CASCAES

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
—§—	16:295§826	380§945	16:676§711	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	201:918§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
21:507§171	258:221§078	2:577§795	260:798§873	214:886§390	43:334§688	9:931§579	1:666§718	8:264§861	0,83
232:116§157	3:468:684§127	17:411§001	3:486:095§128	2:893:162§016	575:522§111				

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

1892, 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

imento do tráfego annual.

LINHA URBANA

(Dupla

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Moreadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1890 . .	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552	531\$623
1891 . .	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077\$785	503\$420	39:609\$293	2:905\$322
1892 . .	4	98:965	221:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610	5:953\$002
1893 . .	4	126:714	234:022	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	335:662	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
1907 . .	4	153:560	395:556	1 502:740	2 051:856	19:955	—	4:399\$976	17:127\$480	80:994\$345	27:133\$970
Somma	70	2 110:557	6 223:884	17 676:039	26 010:480	205:488	—	64:426\$939	166:666\$090	216:203\$229	238:295\$776

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

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilometrico total (trafego)	Rendimiento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
-5-	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
-5-	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	10:628\$653	3:195\$103	7:433\$550	0,70
-5-	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	12:909\$403	1:827\$339	11:082\$064	0,86
-5-	58:919\$052	499\$825	59:418\$877	43:005\$835	15:913\$217	14:729\$763	3:978\$304	10:751\$459	0,73
-5-	64:502\$091	365\$905	64:867\$996	46:643\$336	17:858\$755	16:125\$523	4:464\$689	11:660\$834	0,72
-5-	70:720\$568	422\$815	71:143\$383	48:997\$830	21:722\$738	17:680\$142	5:430\$685	12:249\$457	0,69
-5-	70:981\$472	780\$917	71:762\$389	50:511\$019	20:470\$453	17:745\$368	5:117\$613	12:627\$755	0,71
-5-	72:025\$807	369\$612	72:395\$419	54:993\$401	17:032\$406	18:006\$451	4:258\$101	13:748\$350	0,76
-5-	104:966\$287	586\$100	105:552\$387	62:249\$995	42:716\$292	26:241\$571	10:679\$073	15:562\$498	0,59
-5-	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
-5-	95:474\$166	408\$903	95:883\$069	82:576\$750	12:897\$416	23:868\$541	3:224\$354	20:644\$187	0,86
-5-	98:552\$553	332\$466	98:885\$019	86:933\$119	11:619\$431	24:638\$137	2:904\$858	21:733\$279	0,68
-5-	93:198\$714	3:484\$475	96:683\$189	90:071\$330	3:127\$384	23:299\$678	781\$846	22:517\$832	0,97
-5-	93:708\$215	3:338\$525	97:046\$740	97:733\$499	4:025\$284	23:427\$054	1:006\$321	24:433\$375	1,04
-5-	111:028\$996	6:272\$209	117:301\$205	91:517\$232	19:511\$764	27:757\$249	4:877\$941	22:879\$308	0,82
-5-	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
-5-	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
-5-	108:128\$315	6:014\$308	114:142\$623	88:418\$324	19:709\$991	27:032\$078	4:927\$497	22:104\$581	0,82
-5-	1.454:499\$005	40:486\$811	1.494:985\$816	1177:510\$358	276:088\$647				

mento do trafego annual.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1890.	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
1907.	50	4:284	11:633	47:577	63:494	1:252	17:307	1:993\$808	1:553\$140	22:499\$560	5:514\$351
Somma	855	75:234	171:334	651:725	898:293	12:214	212:340	26:242\$775	17:278\$360	315:579\$677	62:389\$728

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

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 25 de novembro de 1890, que são as seguintes:

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.....
 Em 1907 — idem.....

SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
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	23:061:501	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
18:181:680	46:195:591	51:583:162	97:778:752	29:944:209	16:251:382	923:912	325:028	598:884	0,65
224:004:997	601:974:402	1.034:744:607	1.636:719:009	491:753:528	110:220:874				

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

6:315:789

62:304:466

62:304:466

62:304:466

62:304:466

62:304:466

62:304:466

62:304:466

62:199:456

61:760:708

61:875:235

60:794:702

61:986:256

59:810:463

57:387:412

53:729:043

53:438:593

51:933:809

50:857:817

1.015:916:139

CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1891 . .	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032	3:859\$725
1892 . .	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713	7:878\$869
1893 . .	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171	8:946\$901
1894 . .	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092\$388	2:035\$440	57:137\$199	9:316\$178
1895 . .	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790\$923	2:391\$160	59:649\$678	11:063\$845
1896 . .	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372\$465	2:771\$450	62:359\$100	9:909\$209
1897 . .	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660\$661	3:034\$770	63:650\$007	11:457\$395
1898 . .	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679\$341	3:103\$340	67:491\$252	12:908\$243
1899 . .	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	62:479	9:144\$532	3:504\$400	69:135\$379	14:739\$175
1900 . .	212	7:701	20:233	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595\$625	4:745\$870	71:949\$756	14:873\$706
1901 . .	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991\$863	4:805\$870	72:263\$103	15:319\$213
1902 . .	212	9:139	22:606	128:582	160:327	3:405	102:268	11:091\$651	5:125\$360	75:235\$426	19:355\$597
1903 . .	212	9:252	22:884	130:175	162:311	2:924	108:306	11:729\$907	5:472\$760	79:007\$688	18:880\$685
1904 . .	212	9:269	22:912	130:434	162:615	3:266	121:047	11:578\$751	5:636\$690	79:124\$286	23:220\$306
1905 . .	212	9:169	22:602	129:101	160:872	4:187	112:579	12:275\$063	5:608\$320	84:312\$599	26:235\$513
1906 . .	212	8:185	41:897	137:112	167:194	3:843	131:065	13:087\$997	5:893\$550	84:766\$307	22:912\$298
1907 . .	212	8:282	22:172	138:923	169:382	3:882	138:330	13:239\$885	5:969\$680	84:856\$365	23:855\$323
Somma	3:380	133:981	351:938	1:767\$756	2:253\$675	41:898	1:248\$997	149:425\$770	63:390\$370	1.124:585\$061	254:732\$181

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

(a) Nestas verbas são incluídas:

- 1.º — As que da verba geral creceita fora do trafego de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendimento.
- 2.º — As importancias de garantia de juro liquidadas pelo Estado, desde 6 de setembro de 1891 para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando 1896 a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203^k,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

Em 1891 — 117 dias . . . . .	.....
Em 1892 — todo o anno . . . . .	.....
Em 1893 — idem . . . . .	.....
Em 1894 — idem . . . . .	.....
Em 1895 — idem . . . . .	.....
Em 1896 — idem . . . . .	.....
Em 1897 — idem . . . . .	.....
Em 1898 — idem . . . . .	.....
Em 1899 — idem . . . . .	.....
Em 1900 — idem . . . . .	.....
Em 1901 — idem . . . . .	.....
Em 1902 — idem . . . . .	.....
Em 1903 — idem . . . . .	.....
Em 1904 — idem . . . . .	.....
Em 1905 — idem . . . . .	.....
Em 1906 — idem . . . . .	.....
Em 1907 — idem . . . . .	.....

- (b) A verba annual da garantia de juro total da linha garantida é de 401:111\$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976\$075 réis, importância de
- (c) Nesta importância está incluída a de 12:805\$810 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno 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	Totales						
18:829\$321	42:497\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	— 19:254\$100	817\$252	— 370\$271	1:187\$523	1,45
45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	— 62:758\$294	571\$709	— 380\$353	952\$062	1,66
66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	— 33:393\$463	660\$001	— 171\$249	831\$250	1,26
69:195\$730	135:649\$107	310:711\$074	446:360\$181	165:015\$398	— 29:366\$291	639\$854	— 138\$520	778\$374	1,21
79:581\$491	150:295\$014	396:034\$352	546:329\$366	166:392\$196	— 16:097\$182	708\$939	— 75\$930	784\$869	1,11
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
184:003\$628	292:715\$316	319:822\$920	612:538\$236	176:574\$004	116:141\$312	1:380\$733	547\$837	832\$896	0,60
1.912:530\$470	3.291:847\$712	5.878:152\$127	9.169:999\$839	2.706:392\$305	585:455\$407				

em 6 de setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211^k,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^k,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de

.....	99:351\$135
.....	309:911\$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
.....	394:770\$810
.....	366:690\$661
.....	350:164\$836
.....	354:183\$764
.....	339:317\$044
.....	324:312\$581
.....	319:782\$920
.....	5.867:594\$503

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

CAMINHO DE FERRO DE

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Peguna velocidade	De transito	De 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
1907 . .	70	4:155	9:060	54:911	68:126	3:980	59:908	4:481\$727	903\$210	25:080\$793	13:086\$194
Somma	280	19:782	40:861	221:534	285:107	12:677	227:937	17:273\$595	3:660\$740	109:657\$889	43:378\$499

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

VENDAS NOVAS A SETIL

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a des- pesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
51:681\$894	85:560\$957	-3-	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	-3-	97:386\$080	69:497\$108	27:888\$972	1:391\$229	398\$414	992\$815	0,71
59:892\$963	101:812\$090	-3-	101:812\$090	66:032\$688	35:779\$402	1:454\$458	511\$134	943\$324	0,64
57:620\$142	95:787\$129	-3-	95:787\$129	76:865\$676	18:921\$453	1:368\$387	270\$306	1:098\$081	0,80
227:509\$368	380:546\$256	-3-	380:546\$256	331:556\$232	48:989\$974				

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
1907 . .	80	3:267	7:558	42:264	53:089	524	12:982	2:505\$882	1:199\$780	20:478\$639	2:840\$693
Somma. .	138	16:577	14:875	81:398	102:850	1:142	34:265	4:206\$948	2:376\$890	35:244\$544	5:427\$946

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
 Em 1907 — todo o anno.

18

MIRANDELLA A BRAGANÇA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilómetro	Relação entre a des- pesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
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
29:345\$796	52:665\$123	98:480\$962	151:146\$090	50:763\$345	1:901\$783	658\$314	23\$773	634\$541	0,96
53:256\$372	93:923\$862	172:057\$939	266:986\$801	77:874\$064	16:054\$798				

13,020 foi aberto á exploração em 2 de agosto de 1905.
15,480 foi aberto á exploração em 15 de outubro de 1905.
14,020 foi aberto á exploração em 18 de dezembro de 1905.
13,560 foi aberto á exploração em 14 de agosto de 1906.
23,020 foi aberto á exploração em 31 de dezembro de 1906
79,100

.....	10:629\$814
.....	55:984\$174
.....	92:511\$404
	<u>159:125\$392</u>

LINHA DO VAL

(Via re

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	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1906 . .	26	12:490	—	37:593	50:083	548	11:504	1:098\$798	814\$403	12:340\$525	1:549\$228
1207 . .	43	12:608	—	40:212	52:820	1:005	26:632	2:025\$178	1:501\$014	19:942\$751	3:749\$440
Somma	69	25:098	—	77:805	102:903	1:553	38:136	3:123\$976	2:315\$417	32:283\$276	5:298\$668

Observações. — O troço d'esta linha entre Regua e Villa Real, na extensão de 26 kilometros, foi aberto á exploração em 12 de julho de 1906. O troço d'esta linha, entre Villa Real e Pedras Salgadas, na extensão de 36 kilometros, foi aberto á exploração em 15 de julho de 1907.

19

LE DO CORGO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilómetro líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Coeficiente da ex- ploração
Peguesa velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
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
20:432\$864	44:125\$055	37\$700	44:158\$755	34:369\$470	9:755\$585	1:031\$923	228\$147	803\$776	0,78
30:483\$984	68:065\$928	45\$201	68:111\$129	50:688\$648	17:377\$280	1:952\$725	521\$289	1:431\$436	

de maio de 1906.

1907.

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	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1906 . .	2	247	961	2:073	3:281	18	483	55\$199	51\$960	862\$060	39\$288
1907 . .	29	6:044	23:473	51:081	80:598	604	12:192	1:195\$256	1:293\$810	17:499\$268	1:231\$619
Somma	31	6:291	24:434	53:154	83:879	622	12:675	1:250\$455	1:345\$770	18:361\$328	1:270\$907

Observação. — Aberto á exploração em 16 de dezembro de 1906 na extensão de 29^k,03080.

20

ARGANIL

larga)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimiento kilometrico total (tráfego)	Rendimiento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales de tráfego	Fora do tráfego	Totales						
329\$392	1:230\$740	-3-	1:230\$740	936\$826	293\$914	615\$370	146\$957	468\$413	0,38
7:025\$678	25:756\$565	-3-	25:756\$565	19:922\$679	5:833\$886	883\$157	201\$168	686\$989	0,77
7:355\$070	26:987\$305	-3-	26:987\$305	20:859\$505	6:127\$800				

Mappa estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro, de inte

Linhas	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										
Sul e Sueste	607	39:693	168:382	697:106	905:181	23:040	414:812	64:764\$383	31:194\$895	439:294\$701
Minho e Douro	343	96:648	288:768	1.272:340	1.657:756	25:691	523:134	66:496\$913	49:235\$947	618:811\$474
Total	950	136:341	457:150	1.969:446	2.562:937	48:731	937:946	121:261\$296	80:480\$842	1.058:106\$182

Linhas exploradas pelo										
Valle do Corgo	43	12:608	-	40:212	52:820	1:005	26:632	2:025\$178	1:501\$014	19:942\$751

Linhas exploradas por

Rede da Companhia Real	Leste e Norte	506	136:863	459:820	2.420:507	3.017:190	60:984	1.562:689	96:655\$400	56:599\$660	1.593:789\$018
	Ramal de Caceres	72	5:591	6:837	15:828	28:256	7:087	55:073	2:531\$353	981\$700	16:314\$223
	Ramal de Coimbra	2	20:507	82:128	229:196	331:831	4:883	49:148	475\$249	4:472\$370	6:822\$213
	Lisboa a Cintra e Torres	74	74:961	211:210	956:977	1.243:148	6:761	404:059	19:842\$894	9:422\$710	219:906\$579
	Torres, Figueira e Alfarellos	168	19:383	70:568	515:791	605:742	9:829	256:187	20:211\$680	7:241\$240	158:173\$050
	Santa Apolonia a Bemfica	8	77:516	200:714	751:603	1.029:833	13:577	256:729	4:710\$326	498\$920	65:061\$962
	Ramal de Cascaes	26	151:228	407:696	1.077:753	1.636:677	4:938	62:787	12:098\$797	11:194\$220	226:708\$576
	Linha Urbana	4	153:560	395:556	1.502:740	2.051:856	19:955	-	4:399\$976	17:127\$480	80:994\$345
	Beira Baixa	212	8:282	22:172	138:928	169:382	3:882	138:330	13:239\$885	5:969\$680	84:856\$365
	Setil a Vendas Novas	70	4:155	9:060	54:911	68:126	3:980	59:908	4:481\$727	903\$210	25:080\$793
Coimbra a Lousã	29	6:044	23:473	51:081	80:598	604	12:192	1:195\$256	1:293\$810	17:499\$268	
Total	1:171	658:090	1.889:234	7.715:315	10.262:639	136:480	2.857:102	179:842\$543	115:705\$000	2.495:206\$392	
Linha da Beira Alta	253	25:467	55:696	243:857	325:020	6:850	166:166	18:930\$232	7:905\$430	180:081\$151	
Total geral	1:424	683:557	1.944:930	7.959:172	10.587:659	143:330	3.023:268	198:772\$775	123:610\$430	2.675:287\$543	

Linhas exploradas por

• Porto á Pova e Famalicão . . .	64	84:932	875:750	-	960:682	2:833	75:168	7:229\$573	5:102\$370	104:860\$718
Bougado a Guimarães	44	45:950	248:793	-	294:743	3:753	51:889	4:368\$827	2:969\$320	57:814\$660
Santa Comba Dão a Viseu	50	4:284	11:633	47:577	63:494	1:252	17:307	1:993\$808	1:553\$140	22:499\$560
Mirandella a Bragança	80	3:267	7:558	42:264	53:089	524	12:982	2:505\$882	1:199\$780	20:478\$639
Foz-Tua a Mirandella	55	2:602	7:175	31:309	41:086	827	35:305	2:811\$549	907\$410	17:048\$314
Total	293	141:035	1.150:909	121:150	1.413:094	9:189	192:654	18:909\$639	11:732\$020	222:701\$891

Linhas do Estado (via larga) . .	950	136:341	457:150	1.969:446	2.562:937	48:731	937:946	121:261\$296	80:480\$842	1.058:106\$182
Linhas do Estado (via estreita)	43	12:608	-	40:212	52:820	1:005	26:632	2:025\$178	1:501\$014	19:942\$751
Linhas das companhias (via larga)	1:424	683:557	1.944:930	7.959:172	10.587:659	143:330	3.023:268	198:772\$775	123:610\$430	2.675:287\$543
Linhas das companhias (via estreita)	293	141:035	1.150:909	121:150	1.413:094	9:189	192:654	18:909\$639	11:732\$020	222:701\$891
Total geral	2:710	973:541	3.552:989	10.089:980	14.616:510	202:255	4.180:500	340:968\$888	217:324\$306	3.976:038\$367

nesse geral, em leito proprio, no continente do reino, no anno de 1907

Rendimentos (liquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a receita e a despesa do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
124:443\$290	736:743\$019	1.300:481\$017	19:560\$871	1.320:041\$888	941:240\$493	359:240\$524	2:142\$472	624\$055	1:550\$643	0,72
188:509\$810	646:529\$105	1.448:850\$389	6:606\$838	1.455:457\$227	759:767\$358	689:083\$031	422\$053	2:008\$983	2:215\$065	0,52
307:953\$100	1.383:272\$124	2.749:331\$406	26:167\$709	2.775:499\$115	1.701:007\$851	1.048:323\$555				

Estado (via larga)

Estado (via estreita)

3:749\$440	20:432\$864	44:125\$055	33\$700	44:158\$755	34:369\$470	9:755\$585	1:031\$923	228\$147	803\$776	0,78
------------	-------------	-------------	---------	-------------	-------------	------------	------------	----------	----------	------

companhias (via larga)

343:514\$443	2.093:842\$532	4.031:145\$993	6:299\$295	4.037:445\$283	1.315:494\$836	2.715:651\$157	7:966\$692	5:366\$900	2:599\$792	0,32
6:295\$166	36:660\$790	59:270\$179	23\$750	59:293\$929	74:002\$639	14:732\$460	823\$197	204\$617	1:027\$814	1,25
2:694\$433	9:679\$075	19:195\$721	-	19:195\$721	14:182\$698	5:013\$023	9:597\$860	2:506\$511	7:091\$349	0,74
18:580\$631	206:002\$357	444:489\$567	246\$780	444:736\$347	216:513\$322	227:976\$245	6:006\$615	3:080\$760	2:925\$855	0,49
34:498\$026	250:146\$134	442:817\$210	906\$787	443:723\$997	238:387\$687	204:429\$523	2:635\$816	1:216\$842	1:418\$974	0,54
6:797\$268	26:004\$145	97:863\$375	-	97:863\$375	47:692\$974	50:170\$401	12:232\$922	6:271\$301	5:961\$621	0,49
10:005\$331	21:507\$171	258:221\$078	2:577\$795	260:793\$873	214:886\$390	43:334\$688	9:931\$579	1:666\$718	8:264\$861	0,83
27:133\$970	-	103:128\$315	6:014\$308	114:142\$623	88:418\$324	19:709\$991	27:032\$078	4:927\$497	22:104\$581	0,82
23:855\$323	184:003\$628	292:715\$316	319:822\$920	612:538\$236	176:574\$004	116:141\$312	1:380\$733	547\$837	832\$896	0,60
13:086\$194	57:620\$142	95:787\$129	-	95:787\$129	76:865\$676	18:921\$453	1:368\$387	270\$306	1:098\$081	0,80
1:231\$619	7:025\$678	25:756\$565	-	25:756\$565	19:922\$679	5:833\$886	888\$157	201\$168	686\$989	0,79
487:692\$404	2.892:491\$652	5.875:390\$448	335:891\$635	6.211:282\$083	2.432:941\$229	3.392:449\$219				
45:992\$931	215:267\$648	441:341\$730	13:973\$402	455:315\$132	236:437\$087	204:904\$643	1:744\$433	809\$900	934\$533	0,53
533:685\$335	3.107:759\$300	6.316:732\$178	349:865\$037	6.666:597\$215	2.719:378\$316	3.597:353\$862				

companhias (via estreita)

7:313\$957	43:027\$596	155:202\$271	688\$970	155:891\$241	96:394\$200	58:808\$071	2:425\$035	918\$876	1:506\$159	0,62
10:087\$929	37:995\$634	105:898\$223	675\$270	106:573\$493	37:458\$343	68:439\$880	2:406\$777	1:565\$451	851\$326	0,35
5:514\$351	18:181\$680	46:195\$591	51:583\$162	97:778\$753	29:944\$209	16:251\$382	923\$912	325\$028	598\$884	9,65
2:840\$693	29:345\$796	52:665\$128	98:480\$962	151:146\$090	50:763\$345	1:901\$783	658\$314	23\$773	634\$541	0,96
4:183\$357	46:400\$333	67:632\$004	30:593\$127	98:225\$131	28:829\$625	38:802\$379	1:229\$673	705\$498	524\$175	0,43
29:940\$287	174:951\$039	427:593\$217	182:021\$491	609:614\$708	243:389\$722	184:203\$495				

sumo

307:953\$100	1.383:272\$124	2.749:331\$406	26:167\$709	2.775:499\$115	1.701:007\$851	1.048:323\$555	2:894\$032	1:103\$498	1:790\$534	0,62
3:749\$440	20:432\$864	44:125\$055	33\$700	44:158\$755	34:369\$470	9:755\$585	1:026\$164	226\$874	799\$290	0,70
533:685\$335	3.107:759\$300	6.316:732\$178	349:865\$037	6.666:597\$215	2.719:378\$316	3.597:353\$862	4:435\$907	2:526\$231	1:909\$675	0,42
29:940\$287	174:951\$039	427:593\$217	182:021\$491	609:614\$708	243:389\$722	184:203\$495	1:459\$362	628\$680	830\$681	0,56
875:328\$162	4.686:415\$327	9.537:781\$856	558:087\$937	10.095:869\$793	4.698:145\$359	4.839:636\$497				

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

Anos	Numero do kilometro explorado (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade
1877.	412	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719\$209	-3-	352:026\$655	47:901\$746
1878.	465	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	-3-	399:146\$945	44:180\$350
1879.	538	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	-3-	452:604\$449	57:156\$155
1880.	577	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	-3-	502:158\$426	70:463\$867
1881.	584	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	-3-	506:780\$232	78:364\$431
1882.	585	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	-3-	537:718\$832	77:593\$073
1883.	590	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	-3-	545:010\$377	79:832\$404
1884.	598	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	-3-	545:915\$559	88:540\$500
1885.	598	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	-3-	527:306\$690	83:308\$879
1886.	598	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.	649	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.	687	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.	758	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.	815	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.	815	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.	815	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.	815	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.	815	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.	815	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.	815	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.	818	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.	818	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.	818	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.	828	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:540	658:319	90:836\$623	61:322\$450	879:279\$491	209:410\$670
1901.	831	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.	853	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.	861	155:500	387:561	1.640:299	2.183:360	45:966	803:705	110:937\$415	73:324\$021	959:994\$579	287:025\$946
1904.	870	160:673	412:362	1.813:083	2.386:118	45:737	810:391	109:971\$911	72:958\$710	997:735\$667	278:123\$261
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
1907.	950	136:341	457:150	1.969:446	2.562:937	48:731	937:946	121:261\$296	80:480\$842	1.058:106\$182	307:953\$100
Somma	22:823	3.196:392	8.065:678	31.917:055	44.189:125	740:981	14.594:460	2.289:162\$105	975:620\$518	22.024:515\$691	4.781:162\$060

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

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1907

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Productos líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego	Totales						
281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	1:653\$024	850\$054	802\$970	0,48
294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	1:586\$751	681\$646	905\$105	0,57
354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	1:605\$759	577\$369	1:028\$390	0,64
500:508\$083	1.073:130\$376	5:656\$992	1.078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	1:859\$845	905\$670	954\$175	0,51
489:104\$156	1.074:248\$819	4:657\$300	1.078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	1:839\$467	824\$966	1:014\$501	0,55
503:592\$293	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	1:912\$657	884\$732	1:027\$925	0,54
495:900\$578	1.120:743\$359	7:324\$580	1.128:067\$939	579:870\$945	543:872\$414	1:899\$565	921\$818	977\$747	0,51
510:900\$053	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	1:915\$311	915\$332	999\$979	0,52
537:427\$295	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	1:919\$804	822\$520	1:097\$284	0,57
550:826\$050	1.189:466\$445	9:328\$190	1.198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	1:989\$074	956\$513	1:032\$561	0,52
590:334\$960	1.256:847\$099	9:044\$735	1.265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	1:936\$590	931\$503	1:005\$087	0,52
609:914\$180	1.324:416\$997	6:141\$805	1.330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	1:927\$827	859\$084	1:068\$743	0,55
719:656\$558	1.533:249\$508	11:515\$539	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	2:049\$142	1:002\$463	1:020\$294	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:933\$720	816\$823	1:116\$897	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:918\$130	829\$171	1:088\$959	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:925\$444	792\$902	1:132\$542	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:960\$768	889\$167	1:071\$601	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$408	734:338\$179	1:984\$910	901\$028	1:083\$881	0,55
806:922\$307	1.673:112\$465	41:861\$734	1.714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	2:052\$899	963\$190	1:089\$709	0,53
866:345\$264	1.778:811\$574	14:877\$050	1.793:688\$624	895:866\$370	882:945\$204	2:182\$591	1:083\$368	1:099\$223	0,50
881:193\$559	1.856:736\$461	18:666\$906	1.875:403\$367	953:782\$381	902:954\$080	2:269\$849	1:103\$856	1:165\$993	0,51
897:152\$216	1.905:764\$830	43:216\$914	1.948:981\$744	995:374\$606	910:390\$224	2:329\$786	1:112\$946	1:216\$839	0,52
918:980\$297	1.916:077\$733	38:235\$045	1.954:312\$778	1.076:676\$751	839:400\$982	2:342\$393	1:026\$163	1:316\$231	0,56
991:803\$312	2.080:493\$473	35:527\$221	2.116:020\$694	1.125:040\$604	955:452\$869	2:512\$673	1:153\$929	1:358\$745	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	2:685\$414	1:308\$608	1:376\$806	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	2:838\$185	1:356\$698	1:481\$487	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	2:921\$541	1:371\$693	1:549\$848	0,53
1.217:845\$996	2.493:704\$924	12:816\$405	2.506:521\$329	1.483:623\$481	1.010:081\$443	2:866\$327	1:161\$013	1:705\$314	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	1.619:654\$537	1.107:855\$287	2:923\$376	1:187\$411	1:735\$965	0,59
1.383:272\$124	2.749:331\$406	26:167\$709	2.775:499\$115	1.701:007\$851	1.048:323\$555	2:894\$032	1:103\$498	1:790\$524	0,62
24.329:522\$871	51.135:207\$522	590:233\$356	51.725:440\$878	28.098:729\$887	23.036:477\$635				

Canal de Campanhã á nova Alfandega do Porto, ou 3^k,9, e desde 8 de novembro de 1886 tambem a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2^k,7, por serem troços

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

Anos	Numero de kilome- tros 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
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\$480	—\$—	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	25:353	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	269:910\$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	53:913	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.	1:325	443:672	1.478:877	4.302:946	6.225:495	58:233	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
1907.	1:424	683:557	1.944:930	7.959:172	10.587:659	143:330	3.023:268	198:772\$775	123:610\$430	2.675:287\$543	533:685\$335
Somma	33:437	12.004:401	36.410:142	109.848:154	158.262:697	1.773:166	39.667:063	3.578:747\$707	1.484:541\$240	52.446:156\$889	9.150:793\$148

(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 n

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1907

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (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\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$422	2:689\$577	1:180\$845	0,31
1.052:461\$018	2.091:983\$957	9:000\$000	2.100:983\$957	658:871\$596	1.433:112\$361	3:831\$472	2:624\$748	1:206\$724	0,31
1.103:451\$626	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	3:727\$141	2:495\$134	1:232\$007	0,33
1.159:609\$590	2.358:000\$406	37:856\$755	2.395:857\$161	934:425\$308	1.423:575\$098	3:344\$681	2:019\$255	1:325\$426	0,40
1.228:924\$770	2.478:091\$947	30:326\$096	2.508:418\$043	952:194\$750	1.525:897\$197	2:982\$060	1:836\$218	1:145\$842	0,38
1.280:674\$671	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	3:043\$102	1:957\$831	1:085\$271	0,36
1.301:095\$289	2.494:349\$231	55:193\$124	2.549:542\$355	885:534\$846	1.608:814\$385	2:998\$016	1:933\$671	1:064\$345	0,35
1.375:658\$427	2.793:321\$936	69:516\$619	2.862:838\$555	943:749\$230	1.849:572\$706	3:353\$327	2:220\$375	1:132\$952	0,34
1.431:286\$988	3.037:116\$099	69:702\$815	3.106:818\$914	1.053:024\$427	1.984:091\$672	3:234\$416	2:112\$984	1:121\$432	0,35
1.604:989\$703	3.394:961\$464	116:820\$215	3.511:781\$679	1.210:378\$551	2.184:582\$913	3:264\$386	2:100\$561	1:163\$825	0,36
1.786:971\$597	3.693:306\$750	172:501\$414	3.865:808\$164	1.472:863\$453	2.220:443\$297	3:416\$565	2:054\$064	1:362\$501	0,40
1.738:546\$339	3.710:080\$415	120:143\$184	3.830:223\$599	1.647:954\$414	2.062:126\$001	3:360\$580	1:867\$868	1:492\$712	0,44
1.439:061\$678	3.481:596\$539	255:700\$153	3.737:296\$692	1.770:312\$414	1.711:284\$125	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\$232	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
3.107:759\$300	6.316:732\$178	349:865\$037	6.666:597\$215	2.719:378\$316	3.597:353\$862	4:435\$907	2:526\$231	1:909\$675	0,42
55.511:484\$224	117.108:434\$261	8.375:696\$239	125.484:130\$500	49.971:669\$393	67.136:764\$868				

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

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

Annos	Numero de kilome- tros 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
1877 . .	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700	1:071\$000
1878 . .	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460	1:076\$280
1879 . .	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570	1:037\$570
1880 . .	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470	1:271\$620
1881 . .	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	44:292\$390	4:850\$265
1882 . .	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060	5:683\$060
1883 . .	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736	5:765\$096
1884 . .	88	44:661	340:244	—	384:905	4:823	24:613	—\$—	—\$—	80:176\$699	11:050\$405
1885 . .	91	53:954	354:315	—	408:269	3:933	34:888	—\$—	—\$—	78:675\$926	9:815\$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\$684	1:579\$880	104:563\$843	12:836\$616
1889 . .	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839	12:043\$774
1890 . .	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:123	53:396	1:762\$676	2:017\$560	114:965\$049	15:152\$891
1891 . .	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:582	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
1907 . .	293	141:035	1:150:909	121:150	1:413:094	9:189	192:654	18:909\$639	11:732\$020	222:701\$891	29:940\$287
Somma	4:716	2:185:182	17:140:459	1:246:666	20:572:307	169:312	2:452:291	206:435\$742	135:930\$210	3:619:345\$531	473:386\$980

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

tinente do reino, de via reduzida, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1907

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego.
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
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	1:236\$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
174:951\$039	427:593\$217	182:021\$491	609:614\$708	243:389\$722	184:203\$495	1:459\$362	628\$680	830\$681	0,56
2.053:136\$409	6.145:868\$920	2.289:022\$181	8.434:891\$101	3.714:747\$125	2.431:121\$705				

ferreas de Foz-Tua a Mirandella e Mirandella a Bragança e desde 25 de novembro de 1890 também as respectivas a linha de Santa Comba Dão a Viseu.

Mappa 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			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877.	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	—\$—	1.214:912\$015	171:016\$086
1878.	1:014	153:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	—\$—	1.289:246\$083	185:975\$552
1879.	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	—\$—	1.319:351\$446	228:311\$101
1880.	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	—\$—	1.403:166\$097	244:850\$225
1881.	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	—\$—	1.436:294\$157	248:828\$844
1882.	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	—\$—	1.597:533\$514	267:964\$327
1883.	1:486	208:821	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	—\$—	1.648:596\$997	279:034\$793
1884.	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169\$813	—\$—	1.672:036\$478	301:789\$812
1885.	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	—\$—	1.615:802\$629	276:658\$786
1886.	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987	327:012\$425
1887.	1:697	361:935	1.019:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888.	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889.	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	23:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890.	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891.	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892.	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	1.489:799	182:949\$702	80:976\$400	2.434:092\$022	422:166\$206
1893.	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384	425:899\$402
1894.	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$173
1895.	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:655\$680	2.585:091\$588	450:013\$877
1896.	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714\$767	105:069\$380	2.729:469\$190	453:054\$661
1897.	2:862	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836\$608	113:474\$220	2.874:730\$342	490:755\$682
1898.	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355\$862	119:271\$500	3.062:450\$510	563:459\$117
1899.	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649\$160	130:524\$570	3.162:245\$437	582:302\$118
1900.	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754\$980	174:735\$510	3.345:842\$804	608:200\$123
1901.	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552\$249	178:054\$590	3.418:461\$575	644:737\$759
1902.	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	156:152	3.288:590	290:031\$449	185:139\$483	3.502:618\$788	714:160\$598
1903.	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315\$181	191:778\$181	3.588:871\$349	732:516\$447
1904.	2:483	1.035:414	3.693:659	9.564:441	14.293:514	161:859	3.612:180	313:999\$123	198:834\$960	3.797:686\$020	768:951\$294
1905.	2:507	1.041:567	3.861:662	9.826:394	14.729:623	177:857	3.764:877	323:051\$397	207:632\$054	3.909:333\$067	821:959\$289
1906.	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	848:008\$434
1907.	2:710	973:541	3.552:989	10.089:980	14.616:510	202:255	4.180:500	340:968\$888	217:324\$306	3.976:038\$367	875:328\$162
Somma	61:367	17.411:073	61.616:279	144.089:680	223.117:032	2.684:712	56.751:951	6.077:460\$530	2.598:407\$385	78.122:225\$670	14.410:723\$470

Observações.—Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto de sello, de 26 de novembro de 1885, elaborado 1 de janeiro de 1896.

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas nestas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado.

em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1907

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (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\$224	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	673:412\$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\$958	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
4.686:415\$327	9.537:781\$856	558:087\$937	10.095:869\$793	4.698:145\$359	4.839:636\$497	3:519\$476	1:785\$843	1:733\$632	0,49
81.924:627\$491	174.457:576\$631	11.254:996\$977	185.712:573\$608	81.832:124\$420	92.625:452\$211				

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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

6.^a AMPLIAÇÃO A

Tarifa especial n.º 7 — Grande velocidade

(Approvada por despacho ministerial de 2 de Dezembro de 1909)

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Desde 13 de Dezembro de 1909

Procedencia	Destinos	Dias de validade	Preços		
	ou vice-versa		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Arrayollos	Beja	3	3\$270	2\$550	1\$830
	Setubal	4	3\$960	3\$080	2\$210
	Faro	7	8\$000	6\$220	4\$440

As condições são as mesmas da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906. em vigor desde 1 de março do mesmo anno.

Lisboa. 29 de Novembro de 1909.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira

Exp. n.º 1.399



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Aviso ao publico**AMPLIAÇÃO**

DA

TARIFA ESPECIAL N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

Desde 15 de Dezembro de 1909 os preços dos bilhetes de ida e volta da tarifa n.º 7 de grande velocidade da estação de Ponte de Sôr para as de Lisboa-Rocio e Elvas, estabelecidos pelo Aviso ao Publico B. 1782 de 29 de Outubro proximo passado, são modificados como segue:

Das estações abaixo a Ponte de Sôr e volta ou vice-versa	Dias de validade	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa-Rocio	3	5.410	4.210	3.010
Elvas	1	3.250	2.530	1.810

Ficam em tudo mais em vigor as condições da referida tarifa especial n.º 7 de grande velocidade.

O presente Aviso annulla e substitue para todos os effeitos o Aviso ao Publico B. 1782 de 29 de Outubro de 1909.

Lisboa 10 de Dezembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

12.^a AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

TRANSPORTE DE ADUBOS AGRICOLAS

Desde 15 de Dezembro de 1909, fica limitado ao maximo de 2\$300 réis por tonelada o preço da tabella n.º 20 da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, em vigor para as remessas de **adubos agricolas** *não designados*, acondicionados ou a granel, por wagon completo ou pagando como tal, que procedam de Vendas Novas (transito), Alcantara-Terra ou Mar e das estações comprehendidas entre Lisboa-Caes dos Soldados e Povoia, ambas inclusivé, para quaesquer estações das linhas d'esta Companhia.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da tarifa especial n.º 8 de pequena velocidade, em applicação desde 10 de Outubro de 1903.

Lisboa, 10 de Dezembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto
A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AVISO AO PUBLICO

13.^a AMPLIAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de adubos agricolas na linha de Vendas Novas

Com o fim de se equiparar o preço do transporte de adubos na linha de Vendas Novas ao que rege para igual transporte no troço Lisboa-Setil, da linha de Leste, desde a data do presente Aviso, a distancia a contar pelo percurso total da linha de Vendas Novas para a expedição de adubos de Vendas Novas (local ou transito) para qualquer estação das demais linhas d'esta Companhia ou suas combinadas, será de 57 kilometros, que é a distancia de applicação correspondente ao referido troço de linha Lisboa-Caes dos Soldados-Setil.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1909.

O Engenheiro Director Adjuncto

A. de Vasconcellos Porto



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta,
de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Hespanha,
do Meio Dia da França e de Orléans*

Serviço directo combinado

TARIFA INTERNACIONAL N.º 302 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Tarifa especial commum n.º 229 p. v. das linhas francezas e F. E. P. n.º 42 em Hespanha)

TRANSPORTE DE MASSAS INDIVISIVEIS E OBJECTOS DE GRANDES DIMENSÕES

DE

Portugal para França ou vice-versa, em transito por Hespanha

Em applicação desde 25 de Novembro de 1909

§ 1.º — Massas indivisiveis cujo comprimento não exceda 6^m,50:

- a) Quando o peso seja de 3:000 kilogrammas ou mais, mas não exceda 5:000: applicação da tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade de 26 de Dezembro de 1904, segundo a especie da mercadoria, sem sobretaxa, mas com sujeição ao minimo de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal.
- b) Quando o peso seja superior a 5:000 kilogrammas mas não exceda 10:000: applicação da tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade de 26 de Dezembro de 1904, segundo a especie da mercadoria, sem majoração no percurso francez, com majoração de 50 % sobre o peso a taxar nos percursos hespanhol e portuguez.

§ 2.º — Objectos cujo comprimento (1) exceda 6^m,50 mas não ultrapasse 19^m,50:

applicação da tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade de 26 de Dezembro de 1904, segundo a natureza da mercadoria, tendo em consideração, quando proceda, as disposições constantes do Artigo 4.º, e com sujeição aos minimos abaixo indicados ou pagando como tal, sempre que a tarifa não exija outros mais elevados:

6:000 kilogrammas por wagon, quando sejam empregados 2 wagons	(2)
5:000 " " " " " " " " "	3 " (2)

§ 3.º — Massas indivisiveis de peso superior a 10:000 kilogrammas e de largura superior a 2^m,80:

o transporte d'estas massas ou objectos só poderá ser effectuado, quando se reconheça possivel, mediante ajuste previo entre o expedidor e o caminho de ferro. Os preços e condições convençionados serão communicados aos Governos interessados e serão applicaveis durante tres mezes, pelo menos, a todos os transportes da mesma natureza, sempre que os expedidores o peçam.

Nota. — As massas indivisiveis de peso superior a 5 toneladas transportadas nos percursos francezes, em wagons fornecidos pelos expedidores, são isentas de sobretaxa nos referidos percursos.

Não serão acceitos a transporte objectos cujo comprimento seja superior a 19^m,50.

(1) Em vez do comprimento real do objecto, considerar-se-ha o comprimento do carregamento medido parallelamente ao eixo da via sempre que d'essa modificação resulte vantagem para o expedidor.

(2) É concedida aos expedidores a faculdade de completarem a carga minima dos wagons fixada na tarifa P. H. F. n.º 4 p. v. com mercadorias de natureza analoga ás quaes corresponda a mesma taxa, comtanto que do carregamento da remessa assim constituida, não possa resultar qualquer perigo para a segurança de circulação dos comboios ou causa de avaria para a mercadoria.

Condições

1.^a — As Companhias combinadas reservam-se a faculdade de recusar-se a transportar os volumes de massa indivisível superior a 5.000 kilogrammas, e aquelles cujo comprimento exceda 6,^m50 ou a largura de 2,^m80, sempre que do seu transporte possa resultar qualquer perigo para a segurança da circulação dos comboios, ou causa de avaria para a mercadoria, ou ainda quando não disponham de material appropriado ao transporte.

2.^a — O trasbordo na fronteira de Hendaya, assim como as operações de carga e descarga das mercadorias transportadas ao abrigo da presente tarifa, serão de conta dos expedidores e dos consignatarios.

No caso em que a Companhia do Meio-Dia da França, a pedido do expedidor, consinta em fazer o trasbordo na fronteira, terá o direito de cobrar as taxas previstas para o caso nas suas tarifas.

No caso em que a Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha se preste a effectuar, a pedido do expedidor, o trasbordo das mercadorias na fronteira de Irun, cobrará as taxas seguintes:

Pelo trasbordo dos objectos de peso indivisível até 4.000 kilos.....	1 peseta por tonelada
» » » » » » » » superior a 4.000 kilos	2 pesetas » »

Quando, para garantir a segurança dos carregamentos, a Companhia do Norte de Hespanha tiver de fornecer quaesquer materiaes, ou se torne necessaria a assistencia de qualquer dos seus agentes especiaes, cobrará a importancia correspondente ao custo dos materiaes fornecidos, ou a que corresponda pelo deslocamento d'esses agentes, importancias estas que poderão ser cobradas á partida ou seguir em desembolsos.

Quando nas linhas da mesma Companhia as operações de carga ou de descarga forem feitas pelos interessados e para ellas seja necessario o emprego de guindaste, será este posto á sua disposição mediante o pagamento da taxa de 0,50 pesetas por tonelada e hora indivisíveis, ficando a cargo dos interessados o fornecimento de todos os materiaes necessarios para a segurança do transporte.

Em todos os casos os agentes especiaes da Companhia verificarão se o carregamento se effectuou de fôrma a não offerecer perigo para a circulação dos comboios.

3.^a — As despesas excepcionaes, tanto á partida como na fronteira franco-hespanhola, resultantes da preparação dos wagons para receber a carga, e da arrumação nos wagons das massas de peso indivisível superior a 5 toneladas, dos objectos de comprimento superior a 6,^m50 ou de largura superior a 2,^m80, ficam a cargo dos expedidores ou consignatarios.

4.^a — O tempo que for despendido na preparação dos wagons e seu carregamento, tanto á partida como no trasbordo na fronteira franco-hespanhola, não entra para a contagem dos prazos legais e supplementares do transporte, previstos na tarifa P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade.

Ficam em vigor em tudo que não seja contrario ás disposições da presente, as condições das Tarifas Geraes e as das tarifas especiaes de pequena velocidade das Companhias combinadas, que possam ser applicaveis ao transporte das mercadorias de que se trate, nos trajectos a que é applicavel a presente tarifa.

Lisboa, 10 de Novembro de 1909.

O Director Geral da Companhia

L. Forquenot