

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 23.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

NUMERO 545

Premiada nas exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Engenheiro-consultor
Conselheiro ANTONIO VASCONCELLOS 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
Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
IMPRESSÃO
Centro Typografico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Setembro de 1910

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

ANNEXOS DESTE NUMERO

Elementos estatísticos dos Caminhos de ferro de Portugal, de 1877-1908
Minho e Douro. — Tarifa especial n.º 12, pequena velocidade.

SUMMARIO

	Páginas
O Congresso de Toulouse.....	257
O saneamento da Covilhã, por Mello de Mattos.....	259
Parte official. — Decretos de 16 e 20 de agosto de 1910, do Ministerio das Obras Publicas.....	260
Melhoramentos de Lisboa — A mudança do arsenal, (conclusão) por A. Pereira de Mattos.....	261
Aviação e aerostação — Portugal — França — Inglaterra — Belgica — Italia — Estados Unidos — Mexico.....	263
Automobilismo — Espanha — Suissa — Luxemburgo — Estados Unidos.....	264
Viagens e transportes.....	264
Notas de viagem — A Paixão em Oberammergau — A igreja theatro ou o theatro-egreja — Oito horas de espectáculo — 18 actos e 30 quadros — Uma aldeia de actores — Os reclamos das agencias — A fortuna duma aldeia — Originalidades americanas.....	265
A estação de Metz.....	266
Tração electrica — Porto — Coimbra — Espanha.....	267
Carruagem historica.....	267
As linhas transpyrenaeicas.....	267
Os caminhos de ferro da China.....	267
Desinfectação de carruagens.....	267
Os caminhos de ferro do Estado belga.....	267
A electricidade nos automoveis.....	268
Romão Fernandez.....	268
Commercio portuguez.....	268
Parte financeira.....	268
Carteira dos Accionistas.....	268
Boletim Commercial e Financeiro.....	268
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	269
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	269
Pneumaticos de papel.....	270
Linhas portuguezas — Companhia Real — Penafiel — Lixa — Lobito — Pociujo — Miranda.....	270
Linhas estrangeiras — Espanha — Russia — Brazil — Argentina — Perú.....	270
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas de 6 de junho de 1910 (continuação).....	270
Revisos de serviço.....	271
Arrematações.....	271
Agenda do Viajante.....	272
Horario dos combolos.....	272

O congresso de Toulouse

E' mais que ociosa a affirmação da importancia do excursionismo para a economia nacional e para o incremento do trafego dos nossos caminhos de ferro. Todos o reconhecem, mas infelizmente não correspondem as diligencias e esforços empenhados em promover essa corrente de viajantes á importancia dos resultados previstos. Não se promulgam providencias que incitem ao estabelecimento de grandes hotéis e ao melhoramento dos existentes; adia-se indefinidamente a construcção de novas linhas ferreas indispensaveis a uma facil e commoda circulação; estradas cuja falta é a cada momento accusada pelo automobilismo, não são concluidas com a rapidez desejavel, e a sua conservação nem sempre corresponde ás exigencias modestas do excursionismo. Isto sem falar em mil outras providencias, que formam systema e cujo conjuncto é indispensavel para attrahir os viajantes a Portugal e tornar-lhes aprazivel a estada no nosso paiz.

Como judiciousa e humoristicamente ponderou, ha tempos, numa brilhante allocução proferida na *Propaganda de Portugal*, o illustre presidente da Sociedade de Geographia, sr. Consigliari Pedroso, ha uma coisa que não conseguimos ainda estragar: é a belleza do nosso clima. A parte

isso, parecemos apostados em afastar de nós a corrente fecundante do oiro estrangeiro avolumado pelos milhares de parcelas que os excursionistas nos trariam annualmente.

Alguma coisa tem feito a iniciativa particular, sem corresponder todavia a sua acção ás exigencias de tão importante assunto.

Tem sido, é certo, apreciada benevolmente, (salvo excepções que é inutil aquilatar) a acção patriótica da *Propaganda de Portugal*, mas o numero de adhesões obtidas está longe de traduzir a nitida comprehensão da obra de coordenação de esforços e de larga cooperação, que é preciso emprehender.

Onde estão os numerosos centros locais, syndicatos d'iniciativa ou sociedades de desenvolvimento, que deveria haver nas principaes localidades que podem attrahir a si viajantes? Porque é que a *Propaganda* não adquire importancia e vulto analogos, guardadas as devidas proporções, ao *Touring Club* de França ou de Italia, que lhe assegurem a força moral e os recursos pecuniarios derivados do grande numero de socios?

Quem visita a Suissa, a França, a Italia e vê o que ali se faz para attrahir o estrangeiro, esmorece perante a inercia a que nos condemnamos, em vez de valorisarmos por egual forma as bellezas e attractivos donosso paiz.

Iniciou-se ha poucos annos a obra dos congressos internacionais do turismo que mais interessa á região pyrenaeica. Effectuou-se em 1909 em S. Sebastian o segundo congresso, que era de facto apenas franco-espanhol. A *Propaganda de Portugal*, que foi convidada e se fez representar, procurou mostrar a solidariedade de interesses da região com os de Portugal sob o ponto de vista do turismo e, repellindo o titulo ambiguo de *congresso franco-iberico*, fez adoptar para a obra internacional que se fundara a denominação que importava o reconhecimento do nosso paiz como individualidade independente: congresso *franco-hispano-portuguez*.

Vae reunir-se em Toulouse em outubro proximo o terceiro congresso sob esse titulo.

A *Propaganda de Portugal* foi encarregada pela comissão organisadora de angariar as adhesões das sociedades congeneres d'empresas de transportes e das collectividades que mais directamente se occupam do desenvolvimento economico do paiz e ás quaes não podem ser indifferentes os progressos do excursionismo. Espera a mesma Sociedade obter a representação official ao Governo, a semelhança da que lhe foi cometida no congresso de S. Sebastian e do que em relação ao deste anno fazem os governos francez e espanhol.

E' possivel conseguirse que um dos proximos congressos e talvez o de 1911 se celebre em Lisboa.

Oxalá que os esforços empenhados surtam effeito, e que o nosso paiz, fazendo-se representar condignamente no congresso e cooperando para que nelle se trabalhe por forma efficaz para o desenvolvimento do excursionismo, avigore a sua economia e affirme a sua vitalidade com intelligente criterio e devoção patriótica.

Segue a circular da comissão organisadora que a *Propaganda de Portugal* fez traduzir e vae enviar ás diferentes collectividades.

Cerceiro congresso internacional de Turismo da Federação dos syndicatos de iniciativa e de propaganda franco-hispano-portuguezes, sob a presidencia d'honra dos srs.:

Millerand, ministro das obras publicas; J. Dupuy, ministro do commercio; Ruau, ministro da agricultura; Heurteau, director da Companhia dos Caminhos de ferro d'Orléans; Ballif, presidente do Touring-Club de France; Viguié, prefeito do departamento de Haec-Garonne; Ournac, senador, presidente do Conselho Geral; Leygue, senador, *maire* de Toulouse; General Plagnol, commandante do 17.º corpo d'exercito; Dormand, primeiro presidente; Fonfrède, procurador geral; Jeanmaire, reitor da Academia; Caussé, presidente do Tribunal do commercio; Espinasse, presidente da Camara do commercio.

Toulouse, 1 de agosto de 1910.

Senhor Presidente

Tenho a honra de lembrar a V... que o Congresso internacional de turismo celebrado em Saragoça em 1908 adoptou por unanimidade os votos seguintes:

«E' urgente crear, entre os syndicatos d'iniciativa e as sociedades de turismo das duas vertentes pyrenaicas, uma Federação, que tomará o nome de *Federação franco-espanhola dos syndicatos de iniciativa*.

«Essa Federação terá por objecto:

1.º estreitar os laços de amizade existentes entre os habitantes dos dois lados dos Pyreneus;

2.º centralisar os votos d'interesse commum emittidos pelos syndicatos ou sociedades de turismo adherentes e providenciar para a sua realisação;

3.º, facilitar, por auxilio mutuo e pelos meios apropriados, o desenvolvimento do turismo e dos interesses materiaes dos dois paizes».

Essas disposições foram ratificadas pelo congresso internacional de 1909 effectuado em San Sebastian.

A assembléa internacional de Caunterets decidiu a creação desta Federação e o congresso internacional de San Sebastian que o novo congresso se realisasse em Toulouse. A Commissão de organisação nesta ultima cidade fixou-lhe a data para 13 a 15 de outubro proximo. Como Portugal foi admittido officialmente a tomar parte nos trabalhos do Congresso de San Sebastian, a Commissão de Toulouse, para harmonisar a situação com os factos, adoptou para a proxima reunião o titulo de: Congresso de Turismo da *Federação dos Syndicatos de iniciativa franco-hispano-portuguezes*.

Todos são concordes, como o Congresso de Saragoça, em reconhecer a utilidade destas reuniões, cujo fim é facilitar cada vez mais as relações da União Latina pela melhor organisação dos meios de informação, de transportes, de publicidade, de hospitalisação e crear, além disso, relações cada vez mais amigaveis e fructuosas entre os diversos paizes latinos.

Importa, com effeito, notar que as diversas vias de comunicação: telegrapho, telephone, caminho de ferro, cambio de mercadorias, de dinheiro, etc., entre a França e os paizes latinos estão longe de se encontrarem tão facilitadas e multiplicadas como entre as outras nações vizinhas, quando deveria succeder exactamente o contrario.

A importancia dos interesses em jogo, assim como a dos melhoramentos a realisar, não deve ser menos, presada nem deixar-nos indifferentes.

Sendo certo que mais de 600:000 turistas frequentam annualmente as duas vertentes dos Pyreneus, não é indifferente para as regiões que offerecem em abundancia sitios pittorescos, recordações historicas, estações thermaes, monumentos notaveis, estancias apraziveis, para paizes que tem enxameado por todas as partes do mundo e principalmente pelas duas Americas, conservar ou augmentar a sua clientela de excursionistas da raça latina ou véla trocarem-nos por outros muito menos agradaveis e suggestivos, mas que sabem adaptar-se melhor ás exigencias da actualidade, aos gostos contemporaneos.

Em virtude da multiplicação consideravel da população, mormente nos paizes novos, do progresso crescente das forras de locomoção, do augmento das riquezas e do bem estar, da difusão da cultura do espirito, sabeis que o excursionismo na nossa epocha se desenvolve consideravelmente.

E' o apanagio das classes abastadas e intelligentes, que sob estas influencias diversas, augmentam em numero incessantemente. Contam-se por um a dois por cento estes intellectuaes como excursionistas; pôde prevêr-se que numa epocha, até proxima, essa percentagem attingirá cinco e dez por cento.

Assim M. Jacques Novicov, o celebre economista russo, disse com razão: *a industria do excursionismo na Europa occidental será dentro em pouco uma das mais consideraveis desta região privilegiada*.

E é com effeito privilegiada pela suavidade do clima, pela variedade e belleza das paisagens, pela sociabilidade dos habitantes, pelas suas recordações, monumentos e historia.

Não é simplesmente para nos serem agradaveis que nos visitam cada vez mais, mas sim por interesse, porque das viagens nos

nossos paizes tiram vantagens e proveito. O excursionismo representa uma necessidade natural e superior do homem. E' distincção, luxo, moda de todos os tempos. E' ornato com que gostam de se ataviar todas as pessoas de bom gosto e de espirito cultivado.

Não é só distincção; tem tambem utilidade. As viagens engrandecem a intelligencia, abrem-lhe novos horizontes, completam e aperfeçoam os conhecimentos adquiridos, iniciam ou melhoram a pratica de linguas estrangeiras, augmentam o valor geral do homem, e por consequencia põem-no em condições de ser melhor retribuido, de tirar maior proveito das suas capacidades, de viver melhor enfim.

Devemos pois concertar-nos e fazer o que importa para tirar partido de uma industria que nos deve ser tão proveitosa.

O nosso Syndicato convida V... a entender-se commosco, acerca das providencias a tomar.

Pedimos tambem a V... para que os membros desse Syndicato assistam a estes debates.

Os vossos collegas podem estar certos de que encontrarão na velha capital de Languedoc, além do attractivo das curiosidades historicas, artisticas e pittorescas, o nosso melhor acolhimento.

Além disso a Secretaria do Congresso organisarã excursões aos pontos interessantes da região.

Pego a V... o favor de me communicar com a possivel brevidade, em vista da redacção do programma, quaes os assuntos de estudo ou as communicações que a sua sociedade tenciona apresentar ao Congresso e o nome do seu delegado-official.

Permitta-me V... que lhe lembre que os nossos trabalhos devem versar sobre tres pontos de ordem differente, comquanto se refiram ao mesmo assunto: transportes, hotéis, publicidade.

Os assuntos, resumidos em 10 a 20 linhas quando muito, e seguidos, se os tiverem, do voto ou conclusões que lhes digam respeito, em termos concisos, deverão ser-nos enviados até 10 de setembro proximo o mais tardar.

O programma dos trabalhos, que muito breve enviarei pormenorizado a V... é o seguinte:

2.ª feira 10 d'outubro: Recepção dos congressistas pelas notabilidades de Toulouse;

3.ª feira 11: Abertura solemne do Congresso; trabalhos do Congresso nos dias seguintes e visita á cidade.

5.ª feira 13: Excursão a Carcassone, exemplar completo e unico na Europa de architectura militar da idade média;

Sabbado 15: Sessão de encerramento.

Haverá ainda durante o Congresso, uma recepção pela municipalidade, uma soíree de gala, um grande banquete e outras distracções, cujo programma definitivo em breve remettei a V...

A fim de facilitar o estabelecimento de bilhetes de circulação a preços reduzidos e a elaboração do programma dos trabalhos, peço a V... o favor de me indicar até 1 de setembro:

1.º Os nomes dos seus delegados e o itinerario que seguem;

2.º As questões que V... deseja submeter ao exame do Congresso.

Estamos diligenciando obter que as Companhias de Caminhos de ferro e os hotéis concedam aos membros da sua Sociedade que vierem a Toulouse uma redução de 50% nos preços dos transportes e de 25% das despesas de hospedagem.

A quota dos membros do Congresso foi fixada em 10 francos.

O Presidente, S. Guenot, Secretario Perpetuo da Sociedade de Geographia; Os Vice-Presidentes, Docteur Basset, Presidente da Sociedade de medicina; C. Marty, Vice-Presidente da *Ecurie cooperative*; Docteur Roule, Professor da Faculdade de Sciencias, Presidente do Club Alpino. Yarz, Artista pintor; O Secretario Geral, Privat, Diplomado da *Eco'e des Chartes* O Thesoureiro, Ch. Klehe, Banqueiro;

Conselho de Administração—M. M.: Bertrand Olivier (Georges), confeiteiro-licorista, membro da Camara de Commercio; Bonhamy, architecto; Bonnet, doutor em medicina; Bourgeat, negociante, presidente da Camara de Commercio; Cassan, impressor, Vice-presidente do *Conseil de Prud'hommes*; Couzinet, Director do Credito Predial de França; Decaux, presidente da Sociedade de protecção dos viajantes de commercio; Fabre, professor da faculdade de sciencias, director da estação agronomica, vice-presidente da Sociedade de geographia; Feuga (Paul), adjunto do *maire*, presidente do *Sud-Ouest Navigable*; Garrigon, doutor em medicina, professor da faculdade de medicina; Juppont, adjunto do *maire*, engenheiro de artes e officios; Labouche, impressor; Laurens (Hypolite), advogado, director de seguros, antigo presidente da associação dos *Anciens Elèves du Lycee*; Milet, presidente da associação amigavel dos commerciantes; Marsan, professor da faculdade de Lettras; Pozzo di Borgo, intendente militar de 1.ª classe da reserva, presidente do *Sturenir Français*; Rocher, architecto; Romestin, architecto ordinario dos monumentos historicos; Tachard, medico principal do exercito da reserva, presidente da Sociedade photographica de Toulouse; Tivollier, antigo proprietario Director do Grand Hotel Tivoli.

O SANEAMENTO DA COVILHÃ

É a Covilhã uma terra tradicionalmente industrial e onde os artefactos de lã criaram interesses importantíssimos, pois que graças a elles vive uma população superior a 22.000 almas senão bem pelo menos com relativo desalogo.

Terra antiquissima desenvolveu-se à medida das necessidades da industria e nunca os preceitos de hygiene ali foram acatados nem sequer de longe.

A maioria da população habita em casas em que falta a capacidade necessaria para servirem de abrigo a entes humanos.

Em relatório de um projecto de lei apresentado ás Camaras em 1908, o snr. Conselheiro Abel d'Andrade descreveu do modo seguinte as habitações dos operarios covilhanenses.

«A casa do operario covilhanense em regra tem 14,^m20 de superficie habitavel. Uma pequena sala de entrada 9,^m60 (3,^m2×3,^m0) serve de sala de jantar e dispensa, recreio das crianças, rouparia e dormitorio dos filhos. De manhã removem-se as camas e de dia e de noite a um lado de essa mesma sala está uma pequena mesa com um crucifixo. O quarto de dormir do casal onde apenas cabe uma cama tem 3 metros quadrados (1,^m5×2,^m0). O cubiculo que serve de cosinha tem 1,^m80 (1,^m50×1,^m20) com a altura de 2^m,80 e no meio do soalho abre um alcapão com a capacidade necessaria para conter apenas um saco de carvão.»

«Nem o fogão da cosinha tem chaminé, nem a cosinha possui o luxo de uma pia de despejo.

Em casas destas e ainda mais acanhadas vivem quatro e seis pessoas. Alegra-se a luz e vivifica-se o ar que entra pela porta da rua. Muitas destas habitações não tem janella ou postigo!»

Esta pintura exactissima e realista ainda deve ser accrescentada com a tortuosidade das ruas e suas acanhadas dimensões transversaes, e com a falta de limpeza que nellas se encontra.

Nenhuma casa de pequena renda tem um quintal ou recinto descoberto, onde possam enterrar-se os despojos das aglomerações humanas ou onde elles permaneçam até que se removam para longe do povoado.

O serviço de remoção de imundicies faz-se em carros onde se vazam os recipientes que durante vinte e quatro horas ficam mal lavados ou sem lavagem alguma dentro das casas e onde fermentam durante aquelle tempo todo as materias putridas que deitam para dentro de elles.

As aguas que abastecem a cidade veem da Serra e são captadas em locais onde pode garantir-se a sua pureza. Todavia a canalisação que as conduz é em extremo defeituosa especialmente dentro da cidade.

Trazidas em aqueducto de granito com caleira tambem de granito, chegam á cidade e ahí nalgumas ruas correm em conductas de granito recobertas de lagedo, com juntas mal tomadas e onde não poucas soluções de continuidade se divisam.

As lages de recobrimento constituem o pavimento das ruas alludidas e em certos pontos se encontram janellas de visita da canalisação tambem ao nivel do pavimento das ruas.

No relatório já referido lê-se: «imagine-se o que acontece quando a agua das chuvas lava as ruas, entra por mil pontes na canalisação das aguas de alimentação e vehicula todos os germens morbigenos que pullulam no pavimento das ruas immundas.»

Nada ha mais exacto ainda do que o que fica transcripto sobre o processo de conspurcação das aguas que abastecem as fontes publicas e as casas e propriedades

particulares, que adquiriram agua das cales, cujas obras e exploração se acham a cargo da Camara Municipal.

Um collegio para educação de meninas, que existe na Covilhã, a despeito de todas as installações de filtros que fez para que as suas educandas não se servissem de agua senão depurada, viu que algumas das suas alumnas especialmente semi-internas ou externas foram atacadas de febres de mau character e contagiosas.

Os typhos em todas as modalidades de esta doença evidentemente de natureza hydrica são endemicos na Covilhã e como ali convergem os productos agricolas de todo o conselho e até dos do Fundão, Manteigas, Belmonte e Caria confinantes com elle, succede que é de ali que tal enfermidade irradia por uma grande area.

Afirmam os medicos não só da Covilhã mas de outros concelhos que a epidemia de febres typhoides que grassa actualmente com extrema intensidade em Manteigas e que já deu causa á morte de um medico victima do dever foi levada da Covilhã e os argumentos de que se servem para o demonstrar aquelles que isto asseveram parecem a quem isto escreve de character irrespondivel e fundados em bases scientificas incontrovertidas.

No relatório já citado lê-se ainda «Na casa do operario não existe em geral isolamento possivel e muitas vezes succede, deitar-se lado a lado no mesmo cubiculo minuscuro um doente de febre typhoide e um doente de typho exantematico! Se no hospital existisse um pavilhão de isolamento para doenças de esta ordem, poderia a intervenção da auctoridade conseguir o isolamento de todos os casos clinicos de esta natureza. Infelizmente o hospital tem apenas rendimento para sustentar trinta doentes».

Cumpra observar que na Covilhã, assim como na maioria das nossas cidades difficil se torna a consulta das estatísticas demographicas pela morosidade com que são publicadas e pela sua pouca divulgação.

Nessas circumstancias, difficil é fixar o numero medio de casos simultaneos de doenças typhosas e portanto calcular a capacidade dos pavilhões de isolamento que seriam indispensaveis.

Acresce ainda que a variola dizima annualmente muiltissimas crianças e se propaga assustadoramente, em resultado da promiscuidade em que vivem as classes menos abastadas e da relutancia que encontra a vacinação.

Ora é precisamente no inverno que mais intensamente grassam os typhos e a variola por isso que então as chuvas e a temperatura relativamente baixa mais confinam as familias nos recintos acanhados tão cuidadosamente descritos no relatório já citado.

Nesses termos, urgente se tornava prover de remedio a males que proveem unicamente da falta de hygiene. Sabedor do caso, o illustre Ministro das Obras Publicas sr. Conselheiro Pereira dos Santos entendeu dever tomar a iniciativa de mandar estudar o saneamento da Covilhã.

A diffusão das enfermidades já referidas pelo concelho todo e pelos limitrophes e a importancia industrial da localidade justificam amplamente que a acção do poder central se substitua á inercia criminosa da municipalidade.

É provavel que se estas linhas chegarem ao conhecimento dos vereadores da Camara Municipal da Covilhã, elles se julguem melindrados com a qualificação que dou ao desmazello que tem patenteado em assumpto de capital importancia a que por humanidade, economia e até por lei eram obrigados a attender.

Por lei impõe ás camaras municipaes o numero 22.º do art. 49.º do Codigo Administrativo que deliberem definitivamente sobre construcção e conservação de canos de esgoto, saneamento das povoações e demolição em reparação de habitações insalubres, segundo o parecer de peritos com as formalidades prescriptas na legislação relativa á demolição ou reparação das edificios que apresentam ruinas»...

Sob o ponto de vista humanitário as estatísticas provam que é inteiramente falso o *aequo pulsat pede uginum pauperum, regunqne turres*, por isso que, em occasião de epidemias, o maior contingente de obitos dá-se nas classes menos abastadas.

As más condições de hygiene em que vivem os pobres, os menores confortos que podem ter tornam-os menos resistentes aos ataques do morbo e a falta de isolamento dos enfermos determina a maior propagação da doença.

Estas duas considerações bastariam para justificar o termo *criminoso* acima escripto, mas outra há outra que o comprova. É a que se tira das seguintes considerações economicas.

O illustre sociologo suizo sr. Léon Poinard, no seu *Portugal inconnu*, demonstra por meio de inqueritos a que procedeu, que as famílias de trabalhadores e artifices entre nós conseguem por vezes viver sem dividas desde que se alimentam com muita frugalidade, nada dispendam em distrações, nem para a sua instrucção e nada economisem para os imprevistos de doença, incendio e outras calamidades analogas. Aponta um unico operario das minas de Aljustrel com seguro de vidas e faz notar que o facto é uma excepção.

Orá os que são atacados de febre typhoide ou variola na Covilhã veem logo desaparecer os proventos que a communiidade familiar trazia o enfermo, encontram as despesas de pharmacia, de tratamento e todas quantas traz sempre a doença e por isso, ainda quando escape à morte aquelle que foi atacado, acha-se em frente de dividas que difficilmente pode pagar.

Nesses casos, ou se transforma de homem de ordem e bem morigerado em regalão, preguiçoso e por vezes desordeiro ou procura honradamente solver os seus compromissos e mais frugalmente se alimenta a si e aos seus, menos se resguarda das intemperies, menores cuidados de simples limpeza tem consigo e com os seus. Dá-se então o que os medicos chamam miseria physiologica e por isso a menor resistencia para o trabalho, a diminuição correlativa do jornal e de cada vez menor é a resistencia contra os agentes de destruição que pollulam nas aglomerações urbanas.

Certamente não é o Codigo penal que castiga a attitude desleixada da Camara Municipal da Covilhã, mas para aquelles cuja moral não é o medo das penalidades do codigo semelhante indolencia é verdadeiramente criminosa.

Deixando todavia quem não vale sequer o almoço gasto em apreciar aqui a sua incuria, devemos dizer que acaba de ser enviado ao Ministerio das Obras Publicas um relatório em que o engenheiro Sr. Mello Geraldês traça as linhas geraes do projecto a que entende que deve subordinar-se o saneamento da Covilhã.

Segundo aquelle engenheiro, a lavagem dos esgotos deve fazer-se por meio de correntes de varrer periodicas, para o que aproveita as declividades da cidade, uma das quaes attinge em linha de maior pendor 0.^m174 por metro.

Reunidos os *sewage* em collectores estabelecidos ao longo das ribeiras da Carpinteira e Degoldra e convergindo para um ponto de junção nas proximidades do Tapado, o que se consegue ainda pelo pendor do terreno, propõe duas soluções para a mineralização de aquelles despojos da grande aglomeração urbana.

Ou a sua espalhação em terrenos arenosos, analogamente ao que se faz em Gennevilliers, perto de Paris, com a vantagem de ter uma area tripla da que se adoptou em França ou a centrifugação e compressão de lamas, que se venderiam para adubos ou se incinerariam apoz a prensa-gem, calculando que a despeza annual com este processo corresponderia, abstrahindo do rendimento proveniente da venda dos productos, a uma capitação de 1,05 réis.

Hésita aquelle engenheiro na applicação dos processos de depuração biologica ainda não adoptados entre nós e

tambem encontra duvidas na applicação dos agentes chimicos.

Em summa, tomou-se a sério o problema do saneamento do mais importante centro industrial do paiz e bom será que se não pare em tão bom caminho.

Mello de Mattos.



Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria
Direcção Geral das Obras Publicas e Minas
Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, e referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho ultimo (2.^o semestre do anno economico de 1909—1910): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 28 de julho findo, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a mencionada liquidação e ordenar que seja paga à referida companhia a quantia de 18:233\$042 réis, importancia liquidada da citada garantia.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 16 de agosto de 1910. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (segundo semestre do anno economico de 1909-1910): ha por bem, conformando-se com o Parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 28 de julho findo, e tendo ouvido a commissão revisora de contas, approvar a referida conta e ordenar que a mencionada companhia seja paga a quantia de 26:901\$299 réis, como liquidação da citada garantia no referido semestre.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 16 de agosto de 1910. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria da referida linha, referente ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho findo (2.^o semestre do anno economico de 1909-1910): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 28 de julho findo, e ouvida a commissão revisora de contas, determinar que a mencionada companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com os dispostos no respectivo contrato de concessão approved por carta de lei de 21 de maio de 1902, a quantia de 47:855\$078 réis, como garantia de juro liquidada no supracitado semestre.

Paço, em 16 de agosto de 1910. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o auto de exame ás pontes e vistoria da segunda via da linha ferrea do norte, comprehendida entre Pombal e Albergaria, feito pela Commissão de Verificação da Resistencia das Pontes e Construções Metallicas, para esse fim nomeada, por despacho de 7 de maio ultimo, e tendo ouvido o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com o qual se conforma: ha por bem auctorisar que a referida segunda via seja definitivamente aberta à exploração publica.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos.

Paço, em 20 de agosto de 1910. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Melhoramentos de Lisboa

A MUDANÇA DO ARSENAL

(Conclusão)

Uma despesa de 2:305 contos⁽¹⁾, a juntar aos 591⁽²⁾ que se consumiram, de 1897 a 1904, no melhoramento do Arsenal pombalino! Mas esta despesa é absolutamente injustificável, porque, ainda no dizer da sub-comissão, «o espaço de que se dispõe e a sua má apropriação, to-lhem a obediência aos bons preceitos industriaes». Querer edificar um arsenal numa superfície de 6 hectares, empa-redada numa capital europeia, é desconhecer que o arse-nal de Brest occupa 375 hectares, o de Wilhelmshaven, 310, o de Spezia, 112, o de Hellevoetsluis, 105; com grandes frentes de mar; e não attentar em que, no arse-nal de Portsmouth, só as docas molhadas, destinadas ao armamento e reparação de navios, occupam uma superfí-cie de 15 hectares! Ali nada pôde fazer-se com geito! Já o engenheiro húngaro Carlos Mardel o affirmava, ao tempo da construcção do estabelecimento actual; e a propria sub-comissão o reconhece, quando afirma que só as precar-ias condições do thesouro podem impedir que se pense num local apropriado, como o actual não é, para contar, numa organização futura, com todos os elementos e cen-tros de trabalho que contribuem para a construcção do navio, e para a mobilisação das esquadras, em condições de uma eficaz e economica utilização. E, nestas condições, não ha que pensar em dispendir sommas importantes, no melhoramento do estabelecimento actual.

Não foi este o parecer da grande comissão, que, de- pois de examinar o relatório a que nos vimos referindo, aconselhou ao governo a execução dos melhoramentos nel- le propostos. Mas porquê? Por se assentar em que o Es- tado não tem recursos para mudar o Arsenal para local mais apropriado...

Diz o relatório da comissão, sob a rubrica do vene- rando almirante Ferreira do Amaral, que «de um arsenal do seculo XVIII, que não tem possível alargamento para o Norte, para o Leste e para o Sul, não se pôde fazer um arsenal completo, com todos os requisitos essenciaes a um estabelecimento desta natureza, na acceção scientifica, impecavel e moderna, que tal noção define»; mas aconselha a sua conservação porque «razões financeiras que são obvias, prejudicam, por completo, a ideia de se esta- belecer em outro local o arsenal modelo que seria o ideal no assunto». E foi nesta conformidade que todos os vo- gaes da comissão o assignaram.

Não pôde, porém, substituir um fundamento desta na- tureza! Se não ha recursos, para que consumiu a com- missão tanto tempo, para propôr ao governo a aquisição de muitos milhares de contos de navios? Se não pôde contar-se com o auxilio financeiro do Estado, como pen- sar-se em sacrificar ainda 2:350 contos, para melhorar um estabelecimento que não tem melhoramento possível?...

E, de resto, não é aos technicos que compete dizer se o Estado pôde ou não realizar um determinado melhora- mento. Este parecer, só a chancellaria da fazenda pôde da-lo. A comissão reuniu para formular um plano de reconstrução da marinha de guerra, e, por consequencia, do seu relatório, só ha que aproveitar, neste ponto, a de-

(1) Para trabalhos hydraulicos.....	1:605 contos
" machinismos e ferramentas..	200 "
" material de mobilisação.....	500 "
Total.....	2:305 "

Segundo Luiz da Cunha de Mancellos — *Considerações acerca de varios assuntos, referentes á organização dos serviços da marinha militar* — Lisboa, Imprensa Nacional, 1906, pag. 98.

(2) Parte com que o Arsenal contribuiu para as novas installações.....	230:866:770 reis
Custo de machinismos e ferramentas	242:108:460 "
45 % deste custo.....	108:948:807 "
Total.....	590:924:037 "

Segundo o relatório da sub-comissão — Anexo 5.º

claração categorica, de que do actual estabelecimento não poderá nunca fazer-se um arsenal, declaração que repre- senta a condemnação formal do estabelecimento, indican- do, com precisão, que não se deve desperdiçar tempo e dinheiro em augmenta-lo, ou melhora-lo.

Este parecer encarregou-se o bom senso de o fazer vingar, e com tal impeto, que já hoje ninguem leva a se- rio o alargamento do estaleiro pombalino. Voltaram-se as atenções para o projecto de um arsenal a construir entre o Alfeite e o pontal de Cacilhas, de que a imprensa fez larga propaganda, e a realização deste melhoramento transfor- mou-se, rapidamente, numa aspiração da marinha nacional.

Elaborado pelo distincto engenheiro militar A. dos San- tos Viegas, comprehende o plano do novo arsenal, uma doca de marés, com a superfície de 7,40 hectares, uma doca de nivel constante, com a superfície de 14,08 hecta- res, e terraplenos diversos, com a superfície de 52,17 hec- tares; ou seja, no total, uma superfície de 73,65 hectares.

A doca de marés tem 8^m,5 de fundo, mas a construc- ção dos muros-caes será de molde a permittir que se ele- vem com facilidade até 12 metros.

A Leste della fica o caes acostavel para aprovisiona- mento de combustivel, em condições de receber, simulta- neamente, tres dos maiores couraçados existentes; ao Sul, os diques de construcção e reparação; e ao Sueste, a eclu- sa que dá passagem para a doca de nivel.

Nesta outra doca, que se destina em especial para a construcção e reparação dos navios, a cota do fundo é de 4^m, devendo a agua ser mantida ao nivel dos maiores praia- mares (3 metros), o que representa 7 metros de agua.

No terrapleno do Sul da doca de nivel, ficam as car- reiras de construcção; no de Sueste, os depósitos da ma- rinha; e no molhe de Sueste, o serviço de torpedeiros, para o qual se construirá, mais tarde, por fóra do molhe de Leste, um porto exterior de abrigo.

Do lado da terra, dão acesso ao vasto edificio duas entradas, que abrem sobre uma grande praça publica, li- gada á povoação de Piedade por uma avenida, e á esta- ção do caminho de ferro do Sul em projecto, por uma via ferrea que se bifurca no interior do edificio, de modo a pôr em communicação rapida as suas varias dependencias.

Um conjunto de uma harmonia perfeita, satisfazendo a todas as exigencias do possível desenvolvimento do nosso poder marítimo. Compare-o o leitor com o projectado me- lhoramento do actual Arsenal, e diga-nos depois se tem defeza tal projecto;

Mas... a questão financeira?

Resolveu-a o auctor do projecto brilhantemente, divi- dindo-o em tres secções, cujas obras tornou completamen- te independentes.

Comprehende a primeira os trabalhos necessarios para mudar o Arsenal para a margem Sul, pondo-o em condi- ções superiores ás do actual, com um minimo de despesa. Abrange uma superfície de 21,1 hectares de terraplenos (3,5 vezes maior que a superfície do estabelecimento actual) a doca de marés, uma carreira de 100^m e duas de 70^m um dique de 150^m um plano inclinado para torpe- deiros, etc; e está orçada em 1:500 contos, de que ha a deduzir o producto da venda dos terrenos occupados pelo estabelecimento actual, avaliados em 700 contos.

A segunda abrange a doca de nivel constante, cuja construcção está orçada em 500 contos.

E na terceira, finalmente, se condensam as obras ne- cessarias para concluir o projecto, adaptando o arsenal ás exigencias de uma grande esquadra, obra que está orçada em 3:000 contos.

Com uma despesa inferior á que é necessario fazer com o melhoramento do estabelecimento actual, pôde cons- truir-se a primeira secção, que dará aos serviços fabris e de mobilisação da Armada, condições eminentemente su- periores ás actuaes! Com o producto da venda dos terre-

nos e edificios da marinha na margem Norte, construir-se-ha a segunda. E, com um pouco mais, será realizado o grande plano que transformará Lisboa numa base naval de primeira ordem.

Póde a tal respeito haver hesitações? Posta a questão neste pé em que o ante-projecto Santos Viegas a veio collocar, é, porventura, admissível que se reincida no gravissimo erro de querer manter o Arsenal da Marinha enclavado no Terreiro do Paço?

Só por troça póde dizer-se que sim, e portanto, não ha que insistir sobre o assunto.

Sob o ponto de vista militar, ha quem affirme ser pouco vantajosa a collocação do novo arsenal entre o Alfeite e Cacilhas.

Não admittre duvidas que a margem Norte do Tejo, e especialmente a zona comprehendida no campo entrincheirado de Lisboa, tem condições defensivas eminentemente superiores ás que se encontram nas terras que ficam ao Sul do nosso grande rio. A coberto das linhas de Torres Vedras, protegida pelas fortificações do porto e do campo entrincheirado, nella está concentrado o maior esforço defensivo do paiz, e, por consequencia, um arsenal que nella se estabeleça está mais a coberto de um golpe de mão do inimigo, que o que em qualquer outro ponto do paiz venha a fixar-se.

Mas, se deste criterio não póde excluir-se o futuro arsenal do Alfeite, certo é, tambem, que em favor da sua situação concorrem attenuantes varias. Sob o ponto de vista de um ataque por mar, a sua collocação a 10^{km} da orla maritima que se estende ao Sul da Trafaria, a coberto das alturas, com 100^m de cota, que se interpõem entre ella e a Cova da Piedade, chega a ser mais vantajosa que a do estabelecimento actual. Do lado da terra é que muda o caso de figura, pois são faceis as investidas por Setubal e Cezimbra, e não ha contra ellas condições de resistencia analogas ás que se concentram no Norte. Para este mal ha, porém, solução, no proprio plano de defeza de Lisboa, que urge executar quanto antes, em relação á margem Sul do Tejo, não já para cobrir o futuro Arsenal, mas para evitar que o inimigo nos bombardeie, tranquillamente, das alturas de Almada.

Comprehende perfeitamente o leitor que, a despeito de todas as fortificações que temos reunido em torno de Lisboa, o desembarque de um corpo de exercito que se estabeleça no castello de Almada, permittirá ao inimigo bombardear, muito á sua vontade e a uma curta distancia, não só o local onde está estabelecido actualmente o Arsenal da Marinha, mas tambem, os diques e docas do porto, e toda a cidade! O que nos diz que a defeza da margem Sul não é só indispensavel á existencia do futuro arsenal, mas ainda, e muito principalmente, á defeza de todos os estabelecimentos maritimos que existem, e venham a existir, na margem Sul, e á de toda a capital.

Sendo completas e convenientemente guarnecidas as linhas de defeza do sector Sul, e funcionando regularmente a defeza movel, pouco tem que receiar o futuro arsenal dos *raids* que uma esquadra, habilmente commandada, possa executar contra elle, quer sejam apoiados, quer não, por um corpo de desembarque. E das invasões que do Alemtejo possam vir, mal irá ao paiz se ellas chegarem até Almada, sem que o nosso exercito possa oppôr-lhes um dique. Mas ainda neste caso a defeza teria de concentrar-se sobre as linhas do sector Sul, e, cobrindo a cidade, cobriria o arsenal projectado.

Tudo isto demonstra que, em tempo de guerra, devem ser muito elevados os effectivos das tropas que hão de guarnecer as fortificações maritimas e os sectores de defeza. Com menos de 80:000 homens, talvez se não possa ter plena confiança no systema defensivo que, cobrindo a cidade e o porto, assegurará, simultaneamente, o funcionamento da base primaria do nosso poderio maritimo...

Mas, em tal, não ha motivos para desanimos. Assegurada a tranquillidade na fronteira terrestre, será facil concentrar em Lisboa forças importantissimas; e quando o perigo vier de lá, todos os cidadãos validos pegarão em armas, e não faltarão voluntarios a guarnecer as linhas de Lisboa. Não morreu ainda a alma nacional, e, no momento do perigo, ve-la-hemos, grandiosa e altiva, fazer face a todas as eventualidades da defeza do paiz.

Não nos preocupemos, pois, com a situação do arsenal na margem Sul. O Ministerio da Guerra ha-de forçosamente, envolve-lo no systema defensivo de Lisboa, e, assim, dadas as excellentes condições do projecto, teremos, com a sua realisação, uma base militar de primeira ordem, que, satisfazendo ás exigencias da mobilisação e serviço de campanha da nossa Armada, servirá tambem os designios estrategicos que estabelecermos de accordo com os nossos alliados.

A obra pois, e sem delongas. Os cinco mil contos em que estão orçados os trabalhos, são bem pouca coisa em relação aos resultados a obter.¹ E, desta somma, ha ainda a deduzir o producto da venda dos terrenos que ficarão vagos pela mudança do arsenal para a margem Sul, e o valor dos varios edificios occupados pela marinha na margem Norte, que, no seguimento da orientação que do estrangeiro nos vem, não devemos nós installar no Alfeite, apenas as officinas do actual Arsenal e da Cordoaria Nacional, mas ainda todos os serviços da marinha — depositos, Corpo de marinheiros, hospital, etc., para satisfazer por completo ás exigencias da mobilisação das nossas forças navaes. Teremos assim, na margem Sul, um verdadeiro porto de guerra, em que todos os serviços poderão ser organizados com methodo inexcedivel, por modo a realisar uma economia *assombrosa*, sobre a actual despesa.²

A organização dos arsenaes allemães poderá servir de modelo, na montagem destes complexos machinismos da base primaria do nosso poder naval. Tem nella uma excelente revelação o superior espirito de methodo que caracteriza a civilisação germanica, e que é, para nós, quasi desconhecido; e, desta arte, muito lucraremos seguindo-lhe os processos, que, melhor que quaesquer outros, resolvem a maneira de tornar facil a mobilisação das forças navaes, e prover ás exigencias da sua manutenção em campanha.

No arsenal de Kiel, diz Lockroy nos seus excellentes estudos sobre a marinha franceza «on sent que tout est à sa place, et qu'une pensée directrice a tout disposé pour le bien du service. On lit, pour ainsi dire, sur le sol, la destination de chaque édifice. La, nulle confusion, nulle hésitation possible. Tout y est classé et étiqueté, de façon qu'on puisse savoir immédiatement les quantités délivrées et les quantités restantes. L'ensemble, como les détails, tout y révèle la pensée directrice et dominante; tout est combiné pour satisfaire aux besoins de la flotte, pour réparer ses blessures, pour la ravitailler et pour la mettre en état de courir sus a l'ennemi...»

E por esta forma tudo deve ser disposto no futuro arsenal da marinha portugueza. Não nos falta na margem Sul espaço para tudo dispôr com methodo inexcedivel e, portanto, copiando dos arsenaes allemães tudo o que possa adaptar-se ao nosso feilho pouco ordeiro, poderemos, graças á boa arrumação dos serviços concentrados, realisar uma organização perfeita, que servindo os altos designios estrategicos da nossa politica naval, seja simultaneamente, origem de uma economia importantissima nos serviços da marinha.

O caminho está traçado. E não ha que tergiversar em segui-lo com ardor!

A. Pereira de Mattos.

¹ A Republica Argentina gastou 27:000 contos, no estabelecimento de uma base naval na Bahia Blanca. A Inglaterra, em Gibraltar, tem dispendido em fortificações, trabalhos hydraulicos, officinas, etc., não menos de 26 milhões de libras.
² Vid. Gougeard — Loc. cit., pag. 152 e seg., e 209 e seg.
³ V. relatório da sub-comissão ant. c.t., pag. 14 a 17.

AVIAÇÃO E AEROSTAÇÃO

Portugal

A Camara Municipal de Lisboa deliberou concorrer com 250:000 réis para a subscrição aberta para occorrer ás despesas para a construcção do aeroplano do invento do Sr. João Gouveia.

França

O automovel Club de França organisou um concurso de aeroplanos com premios na importancia de 150:000 francos para os aviadores que façam em menos tempo o percurso Paris-Bruxellas, ida e volta, com uma paragem em Bruxellas, na planicie de Eterbeck, para a qual são contadas tres horas.

A partida e a chegada terão lugar em Issy-les-Molineaux.

O prazo do concurso termina no ultimo dia do anno corrente.

O aviador que fizer o percurso em menos tempo alcançará o premio de 100:000 francos, o que se lhe seguirá terá o premio de 30:000 francos, e o immediato a este receberá 20:000 francos.

O mesmo Club instituiu o premio de 50:000 francos para o dirigivel que até ao fim deste anno faça o percurso Paris-Reims, ida e volta, em menos tempo.

A partida e a chegada terão lugar em Vincennes.

— O Circulo de Leste, a grande corrida aerea promovida pelo *Matin* veio demonstrar que a aviação não é já um simples *sport* perigoso, mas pouco pratico. Affirma-se como uma incontestavel conquista da Humanidade sobre a Natureza.

Dos concorrentes só tres chegaram á segunda *étape*, e apenas dois concluíram a prova.

Estes foram Leblanc e Aubran, ambos em aeroplanos Bleriot.

Immensa multidão, umas seiscentas mil pessoas esperavam em Issy-les Molineaux a chegada dos aviadores.

O primeiro a chegar foi Leblanc; um quarto de hora depois chegava Aubran.

O aparelho Bleriot tripulado por Leblanc é do typo do que serviu para a travessia da Mancha, e custou cinco contos e quinhentos mil réis.

Tem duas azas de oito metros, ligadas a um corpo de bambu, de sete metros de comprimento. Os lemes de direcção e profundidade ficam ambos na parte posterior do aparelho. O motor é de Gnome e desenvolve a força de 50 cavallos.

A helice fica na parte anterior do aparelho, tem 2,10 de diametro, fazendo 1.700 revoluções.

A superficie aproveitavel do aparelho é de quinze metros quadrados, e pesa municionado duzentos e cinquenta kilogrammas.

— *Le Journal* vae organisar uma corrida internacional de aeroplanos, devendo a partida effectuar-se em Paris, para descerem em Berlim e Bruxellas, atravessar o Mancha, descer em Londres e regressar a Paris.

O premio é de duzentos mil francos.

Inglaterra

O record da altura batido a 1 deste mez na Belgica por Tyck, foi batido a 3 em Blak-Poal, Inglaterra, por um aviador que pelo apellido parece ser portuguez ou brasileiro, pois o telegramma que traz a noticia lhe chama o aviador Chaves.

Este aviador attingiu a altura de 1:800 metros.

— A Liga aeronautica de Londres deliberou estabelecer uma escola de aviação na capital ingleza.

O aviador levará setenta e cinco kilos de correspondencia.

— Nas proximas manobras militares do outomno, tomarão parte varios aeroplanos de guerra.

— A Administracção dos Canaes vae proceder á experiencia de distribuicção postal até Blakpool e Southport por meio de aeroplano.

Belgica

Foi batido o record da altura pelo aviador belga Tyck, que se elevou a 1.700 metros.

Italia

O *Corriere de la Sera* vae organisar um concurso de aviação em Italia, entregando ao vencedor o premio de cincoenta mil liras.

— Entre Magliano e Pontegalera um aeroplano procedente de Roma, tripulado por um tenente de cavallaria chamado Pasqua, cahiu ficando o piloto completamente esmagado.

Estados Unidos

Um engenheiro americano vae emprehender no dia 20 a travessia do Atlantico em dirigivel, seguindo depois a costa ingleza, e dirigindo-se a Londres.

Tenciona voar a uns oitenta metros acima do nivel das agnas, e espera fazer a viagem em 6 dias.

Mexico

A forma extraordinaria como se tem desenvolvido a navegacção aerea no Mexico e nos Estados Unidos e a possibilidade de servir-se deste meio de communicacção para escapar aos regulamentos aduaneiros e de emigracção levaram os Governos do Mexico e dos Estados Unidos a estudar um tratado provisorio, o qual mais tarde será então desenvolvido, afim de evitar abusos provaveis.

A base sobre que assenta o plano é o registo obrigatorio dos aeronaves, que passem dum para outro paiz, de que os proprietarios ou pilotos levarão consigo uma copia, e que serão identificados pelas auctoridades como se faz para os automoveis.

AUTOMOBILISMO

Espanha

Em Madrid está-se procedendo a experiencias de um aparelho muito engenhoso que serve para indicar aos *chauffeurs* que vão seguindo com velocidade superior á regulamentar, fornecendo a mesma indicacção aos agentes da auctoridade encarregados de vigiar a execução do regulamento.

Logo que o vehiculo excede a velocidade marcada, um timbre adverte o *chauffeur*, e ao mesmo tempo apparece uma bandeira, se é de dia, ou accende-se um pharol vermelho, se é de noute, que denunciam a infracção aos agentes da auctoridade.

As experiencias tem dado optimo resultado.

Suissa

Até agora a passagem de Simplão era permittida aos automoveis apenas ás quintas feiras.

Actualmente está já concedida auctorisação para poder ser utilizada todos os dias ficando assim livre a passagem dos automoveis que se dirigem da Suissa á Italia ou vice-versa por aquella via.

Luxemburgo

O governo do grau-ducado de Luxemburgo adheriu á convenção internacional para a circulação de automoveis.

Por este motivo está remodelando os seus regulamentos sobre a circulação de automoveis.

Estados Unidos

O «Automovel Club da America» está organisando uma corrida *Grand Prix* que se realisará a 15 de outubro, com um circuito de 585 kilometros, em motor Park Way.

A inscripcção termina a 1. de setembro e custa 1.250 dollars.

VIAGENS E TRANSPORTES

Grandes festejos nas Caldas da Rainha

De 3 a 11 do corrente devem effectuar-se na linda villa das Caldas da Rainha, uma das melhores e mais bellas estações balneares da península, as festas desportivas, cujo programma, como o leitor verá mais adiante, é devéras atrahente.

Em seguida á semana desportiva, realisar-se-hão nos dias 12 e 13 pomposas festas escolares na povoação da Tornada e brilhante illuminação e na bahia de S. Martinho do Porto.

A Companhia Real estabelece durante o periodo das festas bilhetes de 1.^a e 2.^a classes, a preços reduzidos válidos pelos comboios ordinarios, incluindo os rapidos, os quaes serão válidos para ida de 2 a 13 e volta de 3 a 14.

Os preços são os seguintes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.
Lisboa-Rocio, Cintra e Figueira.....	3\$060	2\$110
Mafra.....	2\$060	1\$140
Coimbra.....	3\$160	2\$440
Espinho, Granja e Porto-Campanhã.....	6\$060	4\$240

Com preços tão baratos quem ha de deixar de ir as Caldas, que mesmo sem festas extraordinarias, é durante a epocha balnear o grande centro de animação da nossa primeira sociedade, e d'onde facilmente se podem fazer excursões á Foz do Arelho, a Obidos, Peniche, S. Martinho, Nazareth, etc.?

A seguir publicamos o magnifico programma das festas desportivas.

Dias 3, 4, 5, e 7. — Grande concurso hippico na explanada da Matta do Hospital Real. Na manhã do dia 4 no Parque D. Carlos I começará o celebre torneio do *Tennis* onde é disputada a taça «Conde de Fontalva».

Dia 6. — Grande tourada na qual tomam parte os mestres da tauromachia portugueza, Victorino Froes e D. José Manoel da Cunha Menezes, como cavalleiros; e D. Ruy de Siqueira (São Martinho), D. Carlos de Mascarenhas, Eduardo Perestrello, etc., como bandarilheiros.

Dia 7. — Concerto pela banda da guarda municipal no Parque D. Carlos; no Club de Recreio, distribuição de premios aos vencedores do concurso hippico, e *cotillon* em honra dos cavalleiros que tomarem parte no mesmo concurso.

Dia 8. — De tarde, festival na Matta em homenagem ao Conde de Fontalva, havendo á noite illuminações, fogo de artilheia e concerto pela banda da guarda municipal.

Dia 9. — *Daily-paper* promovido pelos mais distinctos cavalleiros da colónia balnear.

Dia 10. — Regatas no Lago do Parque D. Carlos I e outras diversões.

Dia 11. — Concurso de tiro aos pombos na explanada da Matta, disputando-se uma taça offerecida pela «Liga de Propaganda das Caldas».

Feira e touradas em Salamanca

As corridas de touros que todos os annos costumam realisar-se por occasião da grande feira na cidade de Salamanca despertam sempre grande enthusiasmo entre a *aficion* portugueza.

Este anno, porém, esse enthusiasmo excede o dos anteriores porque o *cartel* é devéras sensacional.

Nos dias 11, 12 e 13 do corrente terão lugar tres grandes corridas em que tomam parte os celebres matadores Bombita, Machaquito e Cocherito de Bilbao, isto é, tudo o que ha de melhor na arte de Montes.

No dia 14 haverá uma extraordinaria corrida de seis novillos de dois annos que serão *lidados* pela *cuadrilla* dos *ninos sevillhanos*, cujos espadas já hoje bastantes afamados são José Gárote «Liméño» e José Gomez «Gallito».

O gado que será corrido pertence ás acreditadas gana-

derias de D. Pablo Benjunca, de Sevilha, do Marquez de Guadalett e do Duque de Veragua.

Com taes attractivos e com os preços reduzidos que as linhas ferreas estabelecem por essa occasião, será sem duvida numerosissima a concorrência de portuguezes a Salamanca.

Os bilhetes de ida e volta, são validos por todos os comboios ordinarios, excepto o Sud-Express, para ida nos dias 7 a 23 e volta de 9 a 30 do corrente, e os seus preços são os seguintes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.
De Lisboa, Santarem, Entroncamento e V. Novas	9:280	5:120
Pombal e Alfarellos.....	5:400	2:980
Coimbra, Miranda do Corvo e Louzã.....	5:020	2:920
Aveiro, Gaia e Campanhã.....	6:010	3:370
Torres Vedras, Caldas e Leiria.....	7:550	4:170

Os grandes prazos de validade destes bilhetes permittem aos passageiros, que assim o desejem, ir a Valladolid assistir ás magnificas corridas que naquella cidade se effectuam por occasião da feira annual, comprando em Salamanca bilhete do serviço especial que a Companhia espanhola estabelece por essa occasião.

Festas em Estremoz

Nos dias 3 a 5 deste mez teem logar na magnifica villa de Estremoz as festas á Exaltação da Santa Cruz para o esplendor das quaes a respectiva commissão emprega os seus melhores esforços.

A Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, no intuito de chamar concorrência a essas festas organison para esses dias um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos pelos comboios ordinarios e para o extraordinario do dia 4 que partirá de Villa Viçosa ás 12,5 da tarde e regressará de Estremoz á 1,30 da madrugada de 5.

Os preços das principaes estações são os seguintes:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa, Terreiro do Paço.....	4.600	3.400	2.200
Aldegallega.....	4.300	3.400	2.000
Vianna.....	2.600	1.900	1.300
Cuba.....	3.300	2.400	1.600
Beja.....	3.700	2.700	1.800
Setubal.....	4.300	3.400	2.000
Evora.....	1.500	1.100	700
Móra.....	3.000	2.200	1.400
Evora Monte.....	600	350	250
Ameixial.....	200	150	100
Borba.....	300	250	150
Villa Viçosa.....	450	300	200

Attenta a modicidade dos preços é de esperar grande concorrência de visitantes á linda villa de Estremoz, sem duvida, uma das povoações do Alemtejo que mais attractivos offerece ao excursionista.

Festas e touradas na Figueira da Foz

Por occasião das populares festas á Sr.^a da Encarnação em Buarcos, que teem logar nos dias 8 a 11 do corrente, realisa-se no Colyseu Figueirense uma magnifica corrida de touros.

Por este motivo a Companhia Real faz um serviço de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos identico ao que estabeleceu em 15 do mez passado, válidos para ida em 7 e 8, e volta de 8 a 12, incluindo mais as estações de Cintra, Santarem, Torres Novas, Entroncamento e Pombal, e bilhetes de 1.^a classe para as procedencias da linha da Beira Baixa.

Os preços dos bilhetes de Cintra são egnaes aos de Lisboa, isto é; 4\$870, 4\$040 e 2\$740 em 1.^a, 2.^a, e 3.^a classes respectivamente, e os de 1.^a classe para as estações da Beira Baixa são os seguintes:

Fundão 4\$210, Tortozendo 3\$810, Covilhã 3\$650, Caria 3\$200, Belmonte 3\$070, Benespera 2\$630 e Sabugal 2\$340 réis.

A Companhia da Beira Alta estabelece tambem, como de costume bilhetes a preços reduzidos.

A Figueira é uma das nossas cidades que em qualquer epocha do anno merece ser visitada, mas durante a estancia balnear é quando mais interessante se torna pela animação que lhe dá o grande numero de banhistas, onde a colonia espanhola tem uma bella representação.

A praia de Buarcos, onde tem logar a festa á Snr.^a da Encarnação, sempre muito concorrida, é das mais bellas e imponentes de Portugal.

Grandes Festas á Nossa Senhora das Angustias em Ayamonte

Nos dias 7 a 11 do proximo mez de setembro. tem logar, em Ayamonte, as tradicionaes festas á Senhora das Angustias, promettendo este anno, maior brilhantismo e constando de festas de igreja, procissões touradas, cavalladas, illuminações, tiro aos pombos, bailes campestres etc.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste estabelece, de 6 a 11 de setembro, com validade para o regresso até o dia 12 do mesmo mez, bilhetes especiaes de ida e volta, a preços muito reduzidos, para Villa Real de Santo Antonio, como consta dos respectivos cartazes affixados ao publico, havendo, na madrugada do dia 9 um comboio especial de Villa Real de Santo Antonio para Faro á 1 hora e 5 minutos.

E' esta uma excellente occasião de visitar aquella cidade espanhola, havendo, em Villa Real de Santo Antonio, embarcações que, por modico preço, fazem a curta travessia do Guadiana para aquelle ponto.

Exposição de Valencia del Cid

E' já grande o numero de pessoas que de varios pontos do nosso paiz tem partido a visitar o magnifico certamen de Valencia del Cid que termina no mez de outubro, e espera-se que durante este mez muitas mais irão, aproveitando-se dos bilhetes reduzidos que, como referimos, a Companhia Real estabeleceu de combinação com a de Madrid-Zaragoza e Alicante.

Esses bilhetes, que continuarão á venda até o dia 6 de outubro, são validos para regresso até 26 desse mez e custam apenas de Lisboa e Entroncamento: 28\$410, 20\$850 e 13\$050 em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes e de Porto Campanhã 31\$410, 22\$850 e 14\$550, egualmente em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Valencia del Cid, uma das cidades mais industriaes da Espanha, é ao mesmo tempo uma das mais bellas e o seu porto de mar é realmente encantador.

Por todos os motivos a famosa cidade do Mediterraneo é digna de ser visitada, especialmente durante o periodo duma exposição como a actual, que é das mais importantes que ali se tem realisado.

Grandes festas da Nazareth

Promettem ser revestidas do maior brilhantismo este anno as tradicionaes festas da Nazareth por occasião da chegada dos cirios, as quaes devem realisar-se nos dias 7 e 8, e 15 a 18 deste mez.

Estão-se preparando as illuminações que devem offerer um espectáculo deslumbrante, e será queimado um magnifico fogo d'artificio nos dias 8, 16 e 17.

Nas touradas que se devem realisar nos dias 8, 16 e 17 tomarão parte os melhores elementos da tauromachia.

A chegada dos cirios, que é um dos numeros mais interessantes e curiosos das festas tem logar no dia 15 e a retirada no dia 18.

Como nos annos anteriores haverá o grande arraial, danças e descantes populares.

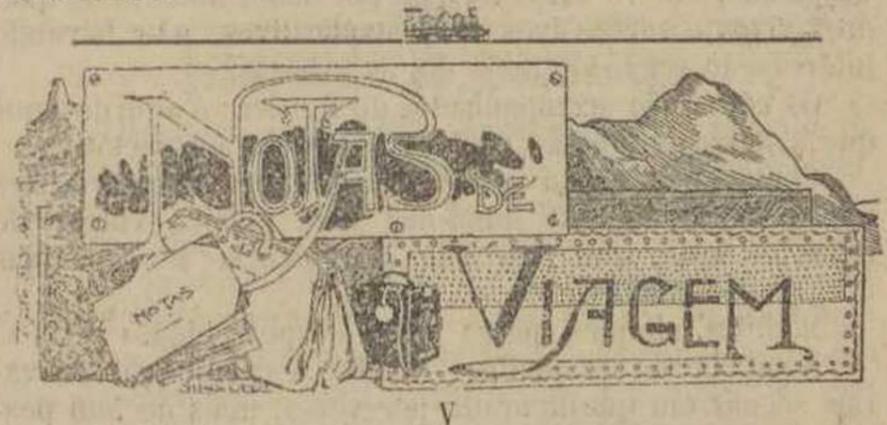
A Companhia Real, como de costume, estabelece por occasião destas festas um serviço de bilhetes especiaes de ida e volta para Cella ou Vallado validos para os comboios ordinarios e para os especiaes que se effectuam no dia 15, um que partirá de Lisboa-Rocio ás 7,46 da manhã chegan-

do a Vallado á 1,21 da tarde, e outro que partirá de Alfarellos ás 2,55 da manhã chegando a Cella ás 7,39. Nos dias 17 e 18 haverá um comboio especial de regresso, que partirá de Vallado ás 7,14 da tarde e 7,55 da manhã respectivamente, para chegar ao Rocio á 1,5 da noite e 1,58 da tarde.

Os bilhetes são validos para ida nos dias 7 a 18 e para volta de 9 a 20, e os seus preços das principaes estações são os seguintes:

	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Lisboa e Campolide.....	3.100	1.520
Amadora.....	2.900	1.520
Queluz.....	2.800	1.520
Sabugo, Mafra e Malveira.....	2.340	1.520
Torres Vedras.....	1.640	960
Bombarral.....	940	520
Obidos.....	720	420
Caldas da Rainha.....	520	370
S. Martinho e Martingança.....	320	220
Marinha Grande.....	520	320
Leiria.....	720	420
Figueira da Foz.....	1.840	1.120
Pombal.....	2.740	1.940
Soure e Anços.....	2.400	1.700
Alfarellos.....	2.120	1.500
Coimbra e Coimbra B.....	2.580	1.840
Pampilhosa.....	2.840	2.040

Os bilhetes são validos indistinctamente para as duas estações de Cella e Vallado que são as que servem a linda povoação da Nazareth, cuja praia, uma das mais alegres da nossa costa, só por si constitue um bello atractivo aos forasteiros.



À Paixão em Oberammergau — À igreja-theatro ou o theatro-egreja — Oito horas de espectáculo — 18 actos e 30 quadros — Uma aldeia de actores — Os reclamos das agências — À fortuna duma aldeia — Originalidades americanas

As viagens na Europa tem este anno um novo atractivo, que faz affluir ao sul da Allemanha uma grande parte dos que, no verão, se dispõem a percorrer cidades, villas e aldeias, em busca de distrações.

Referimo-nos ás representações da Paixão de Christo em Oberammergau.

E que nos seja relevado que, contra o nosso costume, alteremos desta vez a ordem das nossas descripções, visto que deixar para mais tarde a referencia destas festas que só se repetirão d'aqui a dez annos seria perder a oportunidade, pois que ellas, passado o mez de setembro de 1910, não recomeçarão senão em maio de 1920.

A origem desta celebração remonta ao seculo XVI, parecendo que foi anterior ás primeiras noticias que della existem, referidas a 1633, como tendo logar por uma promessa do povo, por occasião da peste, que assolou, durante a guerra dos trinta annos, a boa gente daquellas montanhas.

O texto originario foi, desde então, muitas vezes modificado, modernizado, mas sem se lhe tirar o sabor, a pureza e a religiosidade primitivas.

Aquella representação constitue hoje um mixto de theatro e de igreja; malinas ou *te-deum* com scenario; theatro em que, a cada momento nos parece vêr os espectadores a fazerem o signal da cruz, em que o breviario é apenas substituido pelo texto da peça que todos leem durante a representação, e em que o recolhimento, o silencio do publico é tal, e tantos os leitores do texto, que o

voltar das paginas deste produz a impressao de uma rajada de vento sacudindo o arvoredo.

O theatro ja de si e uma originalidade. Um grande e alto barracao, que comporta 4.500 pessoas, aberto do lado do proscenio de forma a scena ter por bambolinhas o ceo e por fundo as montanhas cobertas d'arvores, das quaes vem um forte cheiro a feno que enche a platea.

Continuamente as andorinhas entram na sala esvoacando por sobre os espectadores.

No palco ha umas construcções ou scenario fixo, constando de dois porticos lateraes, as casas de Pilatos e de Anaas, e ruas, e ao centro um como templo, que ora serve para ahi se passarem varias scenas do drama, ora para serem exhibidos os quadros vivos, reproduzindo passagens do antigo testamento em relação com a vida do Redemptor, relação que e explicada pelo coro, composto de 38 figuras que continuamente veem a bocca da scena explicar a situação.

Estes quadros vivos são uma das partes mais admiraveis da recita, porque são artisticamente dispostos, inspirados nos mais celebres trabalhos de Van Dyck, Albert Durer, Gustavo Doré e outros.

Os efeitos da luz são tirados da propria luz do dia, visto que as representações teem logar das 8 da manhã às 12, e das 2 às 6 da tarde.

Nestas oito horas em que o espectador tem que estar «mudo e quedo» porque não e permitido nem sahir, nem fumar nem tirar photographias, se desenrola todo o drama da paixão, em 18 actos ligados por maior numero de quadros vivos e successivos coros explicativos, não havendo interrupção senão do meio dia às 2 horas.

Os coros são acompanhados de musica; e aqui diremos que a nossa impressao não correspondeu à expectativa.

Contavamos que a musica constituisse uma das partes mais emocionantes, e sahiu-nos uma musica vulgar de missa de festa, sem rasgos de intelligencia sem paginas de grandes efeitos.

Modesta, simples, passa quasi despercebida.

Notaveis são os quadros vivos e a composicao de varias scenas em que figuram, por vezes, mais de 500 pessoas. Os fatos tambem são rigorosamente estudados e os papeis bem sabidos, não havendo ponto, e jogando as scenas e os gestos dos actores na maxima perfeição.

Se dissermos que, para este conjuncto, não são menos de 600 as pessoas empregadas, e que a pequena aldeia bavara não tem mais que 1.400 habitantes, ver-se-ha que a quasi metade destes entra no spectaculo. A outra metade está nos restaurantes, hotéis e casas particulares, provendo à preparação e fornecimento de comidas para os 5.000 espectadores que sahem do theatro, famintos e impacientes.

E e para notar que, apesar desta multidão que num determinado momento exige comer, elle não falta nem por elle se exige preço extraordinario.

No que ha certa dificuldade, naturalmente, e nos alojamentos.

Apesar de haver cinco comboios especiaes, para retirada dos espectadores para Munich, depois da representação, muitos ha que ficam para o dia seguinte; e disso e dos bilhetes para os spectaculos e dos carros para excursões na Baviera, se valem as agencias de viagens, exigindo preços elevadissimos:

O alojamento por duas noites em hotel, com comida durante dia e meio não custa menos de 40 a 45 marcos (uns 9 a 10\$000 reis da nossa moeda); e em casas particulares, modestas, 27 a 36 marcos (5\$500 a 8\$000).

Por isto e carro para dois dias de viagem nos castellos do infeliz rei Luiz II exige-se 145 marcos por pessoa, ou uns bons 33\$000 reis, calculados ao par.

Quem, mais modesto em exigencias, quizer fazer a viagem, alojando-se em «pensions» asseiadissimos e tomando, para o transporte aos castellos, os automoveis ou carros do serviço ordinario, muito commodos, e tendo perfei-

ta liberdade de se demorar ou circular a vontade gasta... um terço.

Para este fim indicaremos, por exemplo, que se encontra alojamento na Villa Etikon em Ettal, a 4 kilometros de Oberammergau (que se fazem em automovel por meio marco) quarto bellissimo, com o café da manhã, custando apenas 4 marcos e 50.

Se juntarmos as comidas em Oberammergau, que não custam mais de 8 marcos e o carro para idas e voltas, 2 marcos, teremos uns 15 marcos ou, como dissemos, um terço do que levam as agencias.

E' curioso calcular o producto que estas recitas deixam numa pequena aldeia de 1400 habitantes.

As representações são 32 ordinarias e não menos de 13 extraordinarias, porque para as ordinarias os bilhetes são açambarcados pelas agencias. Numas e noutras o theatro enche-se a trasbordar com todas as 4.500 pessoas. Temos pois $4.500 \times 45 = 202.500$ pessoas que a media de 7 marcos (ha logares a 3 marcos mas poucos, e a maior parte são de 10 marcos) prefazem 1.400.000 marcos, numeros redondos, ou 330 contos da nossa moeda.

Calculemos que em média assás modesta, em alojamentos, comidas, bebidas, postaes, objectos para recordações, carros etc. cada visitante não deixa menos de 20 marcos ou 4\$600 reis mais, achamos que o producto se eleva a 920 contos que com o producto das entradas faz 1.250 contos ou uns 900.000 reis por habitante.

Mas muito mais deve ser porque os viajantes diuheirosos abundam ali por forma extraordinaria, sobretudo os inglezes e os americanos avidos, como sempre, de commoções fortes e propensos as maiores originalidades.

Os americanos, e as americanas, sobretudo.

Estas são o martyrio do actor que faz o papel de Christo, um modesto oleiro de longos melenas (como quasi todos os tyrolezes) que ellas perseguem, à sahida do theatro, pedindo-lhe madeixas de cabello e... a benção!

Se elle satisfizesse todos os pedidos ficava careca.

Por isso tem que esconder-se disfarçado para não soffrer maiores supplicios do que durante os 10 minutos em que está na cruz.

O que elle não póde evitar e a recepção de missivas d'amor americano, ardente como o sol da California, e entre estas já recebeu este anno nada menos do que vinte propostas de casamento!



A estação de Metz

Está quasi concluida a gigantesca e monumental estação allemã.

Ha poucos dias terminou a collocação da cobertura da ultima grande galeria, e dentro em pouco as vias por ella abrigadas começarão a ser exploradas normalmente.

Do edificio não poderá dizer-se que seja bello, mas o que e innegavelmente e colossal.

E' uma mole esmagadora. Não se impõe pela belleza, mas esmaga pela grandeza.

O que, porém, falta em belleza e compensado em commodidades, sendo admiravel o cuidado minucioso com que se attendeu aos mais insignificantes detalhes.

Experimenta-se ao entrar na grandiosa estação uma sensação de bem estar, o que não se encontra nas demais estações de caminhos de ferro por muito grandiosas que sejam.

Cada via e ladeada por dois caes, um reservado para passageiros e que sobe à altura do chão das carruagens; e outro, mais baixo, e reservado para as mercadorias.

A passagem de caes para caes e feita por corredores subterraneos, nas paredes dos quaes grandes placas esmaltadas indicam as horas de chegada e partida dos comboios.

Em cada um dos caes de passageiros, ha marcos fontenarios e uma sala de espera, em que se attendeu prin-

principalmente ao conforto dos viajantes. Ao lado desta sala ha uma outra mais pequena para os empregados dos comboios, uma outra para venda de bebidas, e varias retraits. Grandes placas moveis indicam o destino dos comboios, que estão para partir e a hora de partida.

A existencia de caes especialmente destinado ao serviço de bagagens e mercadorias evita a confusão e encontros que é vulgar nas outras grandes estações de caminho de ferro, e facilita sobremaneira o serviço dos empregados.

As bagagens seguem por corredores subterraneos, donde, por meio de elevadores, são levadas até ao vagão correspondente.

Em todos os caes estão preparadas para seguir, sendo necessario, carruagens para doentes, e gaiolas para cães.

É uma estação modelo, innegavelmente, mas desproporcionada para o actual movimento ferroviario de Metz.



TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

A Companhia Carris do Porto pediu para estabelecer uma linha de S. Mamede da Infesta a Leça.

A Companhia Carris de Ferro do Porto projectou estabelecer uma linha entre a estrada da Nova Circumvallação e a Venda Nova, no Porto.

Coimbra

Vão muito adeantados os trabalhos de installação das machinas e material dos electricos, na Insua dos Bentos.

As provas de resistencia das caldeiras, a que se tem procedido, tem dado resultados satisfactorios.

Espanha

Vae proceder-se aos estudos necessarios para a construcção de uma linha de trenvias electricos entre a estação dos Caminhos de ferro de Novelda até Santa Pola, passando por Aspe e Elche.

Carruagem historica

Está-se procedendo em Lucques á restauração de uma das tres carruagens de caminho de ferro que Napoleão III offereceu ao papa Pio IX em 1870.

A carruagem, depois de reparada, figurará na Exposição do proximo anno, em Italia.

AS LINHAS TRANSPYRENAICAS

Duas linhas ferroviarias estão sendo actualmente construidas atravez dos Pyrenéos. Uma ligando Ax-les-Termes a Ripoll, e a outra entre Jaca e Oloron.

Attendendo ás grandes inclinações que estas linhas tem que vencer, foi decidido adoptar para ellas a tracção electrica na parte correspondente á França.

Para a linha Oloron-Jaca, a corrente será fornecida pela estação hydro-electrica de Solomne, a qual aproveita as quedas d'agua do Gave, de Pan e Caunterets.

Esta ultima, de 120 metros de altura, pode desenvolver a força de 21:000 cavallos.

A corrente para a linha de Ax-les-Termes a Ripoll será ministrada pela central de Eget, a qual explora uma queda de 750 metros d'altura.

Empregar-se-ha a corrente alternada, monofasica, a 75:000 volts, e a transmissão será aerea.

Os postes para fixação do fio serão de metal, com intervallos de cem metros. A suspensão será de catenária.

As locomotivas serão de duas classes. As destinadas para os comboios terão a potencia normal de 1:000 a 1:800 cavallos, pesando setenta e cinco toneladas.

A velocidade será de 100 kilometros, não sendo nunca inferior a 45, mesmo nas rampas de maior inclinação.

Terão tres eixos conjugados, e com eixo livre em cada extremidade.

A casota do conductor ficará no centro de figura da carruagem.

As outras, destinadas a comboios de pequena velocidade, terão a força de 500 cavallos.

O custo das obras está calculado em trinta e oito milhões de francos, e não ficarão terminadas antes de dois annos.



Os caminhos de ferro da China

Após complicadas e demoradas negociações, conseguiram as potencias interessadas dividir entre si amigavelmente as novas linhas ferreas da China.

A linha de Cantão a Hankiu ficou para os inglezes; os allemães ficam com a linha de Hankiu a Szetchuan, que mede oitocentos kilometros, dos quaes uma secção de duzentos será dirigida por um engenheiro americano.

Dos 1.600 kilometros que em breve serão construidos, ao que se espera, foi combinado que 600 sejam para a Inglaterra, 600 para a França, e 400 para os Estados Unidos do Norte.

Foi resolvido que todas as linhas ferreas a construir de futuro sejam divididas egualmente por estas quatro potencias.



DESINFECÇÃO DE CARRUAGENS

Em Potsdam está sendo empregado um systema de desinfección de carruagens, que tem dado optimos resultados, e evita grande perda de tempo com a desmontagem dos vehiculos e respectivas almofadas.

A carruagem é introduzida em uma estufa, que affecta a forma de um cylindro, com cinco metros de diametro.

Uma rede de tubos de aquecimento constituida por um tubo principal e duzentos e cincoenta e dois tubos, pequenos, semi-circulares, permite elevar a temperatura a 45°.

O aquecimento é activado por dois ventiladores dispostos ao meio da estufa, que tornam mais intimo o contacto entre o ar e o systema de tubos.

Esta temperatura é já sufficientemente elevada para matar a maior parte dos vermes alojados nas almofadas das carruagens, mas para obter um resultado mais completo faz-se simultaneamente no interior da estufa o vazio, levando a pressão de 60 a 75 millimetros de mercurio, e que leva a agua á ebulição a 40°.

Assim obtem-se a destruição segura dos organismos que tenham resistido á temperatura de 45°.

Quando, além da limpeza simples, se deseja tambem a desinfección, introduz-se na carruagem formalina, a qual rapidamente se vaporisa, penetrando os vapores do formol por toda a parte, e extinguindo os germens morbidos deixados pelos viajantes.



Os caminhos de ferro do Estado belga

A primeira linha ferrea do Estado foi inaugurada em 1835.

Actualmente tem em exploração 4.248 kilometros. Para as linhas em construcção auctorizou o Parlamento credits na importancia de cincoenta e um milhões de francos.

O pessoal dos Caminhos de ferro do Estado comprehende 10.198 empregados de administração e via, 2.861 addidos e auxiliares, e 53.029 operarios, o que perfaz o total de 66.088 pessoas.

O material comprehende 3.959 locomotivas, 2.814 tenders independentes, 9.752 carruagens para passageiros, e 80.300 vagões para mercadorias.

A electricidade nos automoveis

Varios inconvenientes apresenta a illuminaçao por meio de petroleo, de acetilene, etc, nas carruagens automoveis, mas que podem ser facilmente remediadas, substituindo aquelles systemas de illuminaçao pela illuminaçao electrica.

Em varios automoveis de luxo está sendo utilizado este systema com excellentes resultados.

A installaçao consiste em um pequeno dynamo accionado por uma correa que se liga a qualquer organo do motor, e que funciona quando este attinge uma certa velocidade.

Uma pequena bateria de acumuladores serve para armazenar a energia que se produz em excesso.

Tambem se emprega a electricidade para a igniçao nos cylindros, para tocar a buzina e para aquecer o interior das carruagens.

Te. 201

Romão Fernandez

Victima de um desastre falleceu no dia 22 do mez passado o velho pharoleiro da estaçao de Santa Apolonia, Romão Fernandez, que ha cerca de quarenta annos servia honrada e dedicadamente a Companhia Real.

O honesto trabalhador foi colhido por uma machina que o derrubou, deixando-o moribundo, no momento em que se retirava do serviço para seguir para sua casa.

Momentos depois de chegar ao hospital era cadaver.

Pequeno e humilde, talvez a sua morte tenha passado despercebida a alguem, não á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que muito se orgulha em prestar nas suas columnas o seu preito de homenagem ao honesto trabalhador, que morreu no seu posto depois de 40 annos dum trabalho insano, durante os quaes soube sempre conquistar a estima de todo o pessoal da Companhia.

Te. 201

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta no anno de 1909 — janeiro a novembro

Importação para consumo

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	2.581.839	3.116.098
Materias primas para as artes e industrias	24.361.529	23.875.616
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	6.127.377	6.209.460
Substancias alimenticias.....	17.433.204	17.212.602
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	4.155.891	5.276.788
Manufacturas diversas.....	4.777.560	4.845.599
Taras.....	112.655	104.046
Total.....	59.550.055	60.640.239

Exportação nacional e nacionalizada

	Valores em mil réis	
	1909	1908
Animaes vivos.....	3.901.236	3.735.961
Materias primas para as artes e industrias	6.275.215	6.084.954
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.	1.937.290	1.050.213
Substancias alimenticias.....	11.298.885	13.351.880
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	139.779	110.594
Manufacturas diversas.....	1.921.449	1.816.751
Total.....	23.479.914	26.180.353



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 12 de setembro proximo futuro, ás 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88. O sorteio para amortisaçao de obrigações da serie «Mirandella-Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1910.

Companhia Carris de Ferro do Porto. — Realiza-se no dia 5 deste mez á uma hora da tarde no salão nobre do Centro Commercial do Porto a reunião da Assembleia Geral extraordinaria desta Companhia. Fazem parte da Assembleia os accionistas possuidores de vinte ou mais açoes.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 31 de agosto de 1910.

A colheita de trigo foi este anno bastante lisongeira, não so quanto á abundancia, mas tambem quanto á qualidade.

A escolha de sementes e aos cuidados da cultura se deve estes resultados que representam uma circumstancia de alto valor para a economia Nacional.

A abundancia da colheita corresponde uma diminuicao de sahida de ouro que hade concorrer poderosamente para a diminuicao do agio, e para o bem estar do lavrador.

E' o Estado que não gosta desta abundancia da colheita cerealifera porque para equilibrar a falta de locubrações para obter receitas, conta sempre com o imposto de entrada lançado sobre o trigo.

Parece um paradoxo mas não é; o bem estar e riqueza do agricultor é o mal estar e a pobreza do Estado.

Consequencias da infeliz administração de que ha tantos annos vimes sendo victimas.

Uma outra produçao que se annuncia abundante, e que deve ser causa de entrada de ouro no paiz é a da vinha.

Coicidindo com a escassa produçao que se annuncia em Franca, dá-nos a esperanza de podermos collocar alguns vinhos no estrangeiro.

Alem disso a industria da exportação de fructas vae creando alentos, de maneira que já varias encomendas de uva teem vindo do estrangeiro, em um total digno de referencia.

E bom era que tal industria encontrasse nas estancias officias a maxima protecção porque um paiz como o nosso, com um clima apto para o desenvolvimento de quasi todas as fructas das cinco partes do mundo, e de variados legumes, pode vir a ser uma importantissima fonte de receita.

Comera este mez a funcionar, a 20, a nova linha transatlantica entre o Rio de Janeiro e Leixões por Madeira, Pernambuco e Bahia.

O que esta linha representa de vantagens para o nosso commercio com o Brazil é escusado encarecel-o.

Resta-nos saber aproveitá-las.

Diz-se estar já elaborado o projecto do resgate das linhas da Companhia Real, baseado na lei de 14 de setembro de 1859, que diz respeito á maneira de calcular a importancia pela qual a linha hade ser paga.

Mais consta que as linhas embora fiquem sendo propriedade do Estado, não serão por elle administradas, mas alugadas a uma empresa.

Sendo assim, o contracto de arrendamento deve ser cuidadosamente estudado, para evitar o perigo do arrendatario querer tirar o maximo proveito, pondo de parte o dever de introduzir no serviço todos os melhoramentos que o progresso ferroviario está quotidianamente exigindo.

A Companhia Real bastantes interesses sacrificou para fazer nas suas linhas, principalmente na do Norte, todos os melhoramentos necessarios a equiparar aquella linha com as melhores do estrangeiro.

Assim conseguiu que os estrangeiros nos façam justiça nesse ponto, collocando o nosso serviço ferroviario muito acima do serviço espanhol.

Deve, pois, ser muito ponderadamente estudado o contracto de arrendamento no caso de arrendamento haver.

Como é geral acontecer nesta epocha em que os frequentadores da Bolsa correm a gosar as refrigeries dos campos e a tranquillidade do espirito no esquecimento dos negocios, o mercado esteve pouco animado.

Entretanto, para não ficarem os capitães paralyzados, foram empregados em papel do Estado, enquanto as transacções não recommencam, para se lhes poder dar emprego definitivo.

E é essa a razão porque os papeis do Estado tem conservado as suas cotações, e não se tem ressentido o seu movimento, ao contrario do que tem succedido com os valores particulares.

As liquidações do fim do mez foram reguladas para as acções dos Tabacos a 68\$500 e 68\$000; para as obrigações do 2.º grau da Companhia Real a 52\$250 e para as da Beira Alta a 17\$300.

Os cambios melhoraram, ficando a libra, compra, a 4\$760 réis e venda a 4\$820 réis. O cambio do Brazil ficou a 17¹¹/₃₂ o que corresponde a 13\$837 réis. fracos por libra.

Curso de cambios, comparados

	EM 31 DE AGOSTO		EM 13 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	50 ³ / ₁₆	50 ¹ / ₁₁	49 ¹³ / ₁₆	49 ¹³ / ₁₆
" 90 d/v	50 ⁵ / ₈	—	50 ⁵ / ₁₆	—
Paris cheque	568	571	572	574
Berlim "	233 ¹ / ₂	234 ¹ / ₂	235	236
Amsterdam cheque	396	398	398	400
Madrid cheque	875	885	880	890

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	AGOSTO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa: Divida Interna 3% Essentamento	39,50	39,50	39,60	39,60	39,60	39,60	39,35	39,60	39,55	39,35	39,45	39,40	39,40	—
Divida Interna 3% coupon	39,50	39,50	39,45	39,45	39,45	—	39,35	39,30	30,35	—	39,30	39,35	39,35	—
" 4% 1888, c/premios	21,800	21,800	21,800	21,800	—	21,800	21,800	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1888/9	58,800	58,800	58,800	58,800	—	58,800	58,800	58,600	—	59,600	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	51,000	52,000	52,000	51,000	51,000	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios	9,200	—	—	—	—	—	—	9,150	9,150	—	—	—	—	—
" 4% 1905 (C.º de F.º Est)	—	81,500	81,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,500	—
" 5% (1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	81,900	—	—	82,000	82,000	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	65,000	64,800	—	64,600	64,600	64,600	64,700	64,700	—	64,700	64,600	64,500	64,500	—
" 3% 2.ª serie	65,000	—	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	66,000	—	66,000	66,000	66,000	66,000	—
" 3% 3.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal	—	178,000	178,600	178,600	178,750	178,750	178,600	140,000	—	—	—	—	—	—
Comercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional Ultramarino	—	95,500	95,500	95,500	95,500	—	95,000	95,000	—	—	94,800	94,800	94,800	—
Lisboa & Açores	—	109,000	—	—	109,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,800
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,800
Companhia Tabacos, coupon	69,000	69,000	—	—	—	—	68,000	—	67,500	—	69,000	67,000	66,500	66,500
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	—	—	66,700	66,800	66,800	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	—	86,500	—	—	86,500	—	—	—	—	86,300	86,300	86,000	—
Companhia Real, 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Real, 3% 2.º grau	53,200	53,200	—	—	—	53,200	—	—	—	52,400	52,200	—	52,450	52,500
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	74,800	74,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	64,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prelhaes 6% 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	74,800	74,900	74,900	74,900	—	75,000	—	—
" 5% 1.ª serie	—	70,500	—	—	71,000	71,200	71,200	71,200	71,200	—	71,200	71,200	—	71,300
" 4 1/2 % 1.ª serie	—	—	—	65,000	—	—	—	—	—	68,500	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	65,80	66,95	67,17	67,10	67	67	67,07	67,05	66,95	67	66,95	66,92	67	—
Acções Companhia Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	—	—	—	37,50	37,25	37,25	37,50	36,25	—	—	—	37	36	—
Madrid-Zaragoza-Alicante	403	404	405	402	405	404	404,50	404,50	405	402	—	—	—	—
Andaluzes	254	255	255,50	250	—	252,25	254	—	—	254	—	—	—	—
Obrig. Companhia Real, 1.º grau	353	350,50	353	350	350	349,25	353,50	349,25	351,25	351	351	349	351	—
Companhia Real 2.º grau	274	274	277	—	276	275	275	275	273,50	—	274	275	276	—
Companhia da Beira Alta	309	309	313	313	313	—	312	—	310,50	312	—	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal	141	141,50	141	144	140,25	140,25	143,50	143,50	143	143	143,75	143,75	142,50	—
Londres: 3% portuguez	67	67	67	67	—	67	67	67	67	67	67	67	67	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	—	89,06	—	89,06	—	—	89,75	—	—	—	89	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				Diferença em 1910	MÈDIA KILOMETRICA				
		1910		1909			1910	1909	Diferença em 1910		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis			
Companhia Real	Réde geral	19	Agosto	1.073	3.771.951.000	1.073	3.634.195.000	+137.756.000	3.515.331	3.386.947	+128.384
	Vendas Novas	"	"	70	61.379.000	70	67.394.000	- 3.015.000	919.700	962.771	- 43.071
	Coimbra a Louzã	"	"	29	15.840.000	29	16.865.000	- 1.025.000	546.206	581.551	- 35.345
Sul e Sueste	20	"	638	971.849.590	638	869.266.010	+102.583.580	1.523.275	1.362.485	+160.790	
Minho e Douro	"	"	418	1.088.726.000	418	1.059.125.837	+ 29.600.163	2.604.607	2.533.793	+ 70.814	
Beira Alta	22	Julho	253	260.001.691	253	241.946.005	+ 18.055.686	1.027.674	956.308	+ 71.366	
Companhia Nacional	29	"	185	89.208.647	185	85.235.775	+ 3.972.872	482.208	460.733	+ 21.475	
Guimarães	31	Maio	56	48.940.213	56	50.299.498	- 1.359.285	873.932	898.205	- 24.273	
Porto à Pova e Famalicão	30	Junho	64	75.311.587	64	70.580.730	+ 4.730.857	1.176.743	1.102.823	+ 73.920	
Espanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas			
Norte de Espanha	31	Julho	3.681	72.445.760	3.681	70.274.128	+ 2.171.632	19.680	19.091	+ 589	
Madrid-Zaragoza-Alicante	10	Agosto	3.664	67.059.316	3.664	65.203.516	+ 1.855.800	18.302	17.795	+ 507	
Andaluzes	"	"	1.083	13.971.179	1.083	11.987.125	+ 1.984.054	12.900	11.068	+ 1.832	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Esp.	20	"	777	5.480.515	777	5.276.289	+ 204.226	7.053	6.790	+ 263	
Zafra a Huelva	19	"	180	2.131.870	180	2.109.075	+ 22.795	11.843	11.717	+ 126	



Pneumaticos de papel

Um inventor conseguiu fabricar pneumaticos de papel, que substituem vantajosamente os pneumaticos de caucho para automoveis.

Segundo affiança o inventor a resistencia destes pneumaticos é como se fossem construidos de aço, e quanto á sua elasticidade é igual á dos fabricados com o caucho.

Os pneumaticos de papel não produzem ruido, são impermeaveis á agua e ás gorduras, e tem a vantagem de fixar a areia e os seixitos das estradas, de modo que fica o pneumatico com uma superficie sufficientemente aspera para evitar as derapagens.



Companhia Real.—O serviço do comboio rapido que trez vezes por semana faz viagens entre Madrid e Lisboa vae ser estendido a Barcelona e Paris, devendo ser inaugurado ainda este mez.

A Companhia pensa em ligar este comboio com que o segue para Genova.

Penafiel á Lixa.—Foi já encerrada a inscripção das cinco mil acções de 50.000 reis para a construcção desta linha.

Lobito.—Proseguem regularmente os trabalhos de construcção desta linha, devendo em breve estar a via asente até ao kilometro 320.

Pocinho a Miranda.—Pensa-se em modificar o traçado desta linha, fazendo-a passar pela villa de Mogadouro.



Espanha

Foi inaugurado o troço da linha de Carreño comprehendido entre Aboño e Candas, na extensão de 6.250 metros.

A linha sae do porto de Musel, atravessa um tunnel commum ás linhas do Norte e de Logres, e bordejando o rio Aboño chega a um apeadeiro proximo de Veriña. Atravessa depois os campos de Junquera e Carrio e entra num tunnel curvo, á sahida do qual se encontra Tranquero troço da linha estabelecido á beira mar, que é um producto maravilhoso da engenharia moderna.

Russia

O Ministerio das Communicações está estudando a construcção de novas linhas ferreas, propondo-se a fazer construir nestes proximos trez annos oito mil verstas de via.

Em breve serão pedidos á Duma os credits necessarios para se proceder á construcção.

Brazil

Estão quasi terminados os trabalhos de construcção da linha para Montevideo, esperando-se que seja inaugurada no proximo mez de novembro.

Argentina

Foi sollicitada a concessão da construcção e exploração de uma linha, que partindo de Iquique se dirija á fronteira da Bolivia, devendo esta linha, mais tarde, fazer parte integrante de uma linha intercontinental sul-americana que ligará Iquique com Manaus, no Brazil.

Foi pedida a concessão para construir e explorar durante cem annos uma linha que, partindo de Iquique em direcção ás

salinas de Copaisa, na Polivia, chegue até á fronteira deste paiz a entroncar na linha internacional sul-americana que ha-de ligar Iquique a Manaus.

Peru

Vão ser iniciados os trabalhos de construcção da linha que deve ligar a costa do Pacifico a Pucalpa no rio Ucayali.

Esta cidade fica a quatro dias de viagem de Iquitos.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas de 6 de Junho de 1910.

(Continuado do n.º 544)

Deduzindo — Inversão em ouro, a saber:

£ 1.055- 0- 0 a 4.5500	4.747.5500
„ 655- 1-11 „ 4.5528.79688	2.966.5796
„ 608-18- 6 „ 4.5576.877..	2.786.5975
„ 268- 8-11 „ 4.5654.545..	1.219.5490
„ 52-13- 9 „ 4.5700.5...	247.5656
„ 1.290- 6-10 „ 4.5705.882..	6.072.5195
„ 1.090- 4- 3 „ 4.5711.656..	5.136.5704
„ 0- 9- 8 „ 4.5850	2.5347
„ 59- 0- 0 „ 4.5980	293.5820
„ 280-10-11 „ 5.052.631..	1.417.5500
„ 1.120-14- 3 „ 5.059.286..	5.670.5000
„ 1.777- 8- 0 „ 5.330	9.473.5540
„ 2.000- 0- 0 „ 5.3370	10.740.5000
„ 4.235-12- 6 „ 5.393.24...	22.843.5806
„ 2.000- 0- 0 „ 5.5400	10.800.5000
„ 10.000- 0- 0 „ 5.5510	55.100.5000
„ 500- 0- 0 „ 5.5575	2.787.5500
„ 9.250- 0- 0 „ 5.5585	51.661.5250
„ 1- 0- 0 „ 5.5595	5.5395
„ 8- 0- 0 „ 5.5600	44.5800
„ 1.749- 0- 0 „ 5.5690	9.951.5810
„ 7.000-10- 0 „ 5.5870	41.092.5935
„ 791-13- 4 „ 5.5875	4.465.5000
„ 3.232- 0- 0 „ 6.5190	20.006.5080
„ 1.500- 0- 0 „ 6.5250	9.375.5000
„ 1.500- 0- 0 „ 6.5290	9.435.5000
„ 15-10- 0 „ 6.5294	97.5550

Somma „ 52.042- 2-10 que custaram 288.470.5819
A mesma quantidade em £ ao cambio do par..... 234.189.5635

Diferença de cambio..... 54.281.5214

Totalidade da reserva em 31 de dezembro de 1909:
Em ouro £ 58.400-0-2 ao par..... 262.800.5037

Prejuizos por diferenças de cambio

No anno de 1909 a diferença cambial melhorou consideravelmente, como claramente indicam por comparação com o anno anterior os numeros abaixo indicados:

Em 1908 — Réis..... 261.695.5711
Em 1909 — Réis..... 145.586.5470

Diferença para menos em 1909..... 116.109.5241

Resultados da exploração em 1909

Os resultados da exploração foram como segue:

Conta geral da Exploração, saldo credor.....	3.756.033.5064
Deduzindo:	
Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895....	517.683.5039
Material circulante demolido...	12.283.5800
Insufficiencia na exploração da linha de Coimbra a Louzã....	8.344.5639
Insufficiencia na exploração da linha de Vendas Novas.....	323.5153
Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionaes..	66.149.5763
Deficit da Caixa de Reformas e Pensões neste exercicio.....	18.979.5378
Juntando o saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1908 deduzida a provisão para pagamento ás obrigações de 2.º grau.....	623.763.5772
	3.132.269.5292
	12.272.5002
Somma — Réis.....	3.144.541.5294

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

Fornecimento de sessenta toneladas de ferro fundido em cepos para freios de material circulante

No dia 6 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de sessenta toneladas de ferro fundido em cepos para freios de material circulante.

Para ser admittido a licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 75\$000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará à ordem da mesma Direcção, por intermedio do qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

Fornecimento de diversos artigos de drogaria

No dia 15 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de trinta e cinco mil réis (35\$000) ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias do Minho Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, da 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo de linhaça

No dia 5 de Setembro, pela 1 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 10.000 kilos d'oleo de linhaça crú.

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

Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

Venda de barris vasio de creosote

Até ao dia 5 do proximo mez de setembro recebem-se na direcção deste caminho de ferro, á praça Mousinho de Albuquerque, no Porto, propostas em carta fechada e convenientemente lacrada para a compra de 165 barris vasio de creosote, que serão entregues na estação da Boavista ao proponente que maior preço offercer, reservando-se, porém, a Companhia o direito de não entregar os barris se esse preço lhe não convier.

Todas as pessoas que soffrem de doenças do peito (tuberculose, bronchite, catarro pulmonar, etc.), devem experimentar a celebre Poção Antiseptica do dr. Bandiera. O especifico, duma efficacia admiravel, conforme as disposições das leis, encontra-se á venda sómente em Palermo (Italia) pharmacia Nacional, rua Cavour 89-91. Preço de cada garrafa com instrucção, frs. 4. Juntar as despesas do correio.

A applicar conforme § 1.º do art. 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.537:541\$123
b) Amortisação das obrigações de 1.º grau	192:886\$176
c) Deducção até á concorrencia de 200:000\$000 réis, em beneficio da Reserva Especial constituída pelo art. 63.º (completa)	—5—
d) Amortizaçáo das obrigações de 2.º grau	109:013\$517 1.859:440\$816
Liquido para distribuição captiva de impostos	1.285:400\$478
As 347.226 obrigações de 3 ½ 2.º grau — frs. 12,50	Frs. 4:340.325,00
As 61.051 obrigações de 4 ½ 2.º grau — frs. 16,66 1/3	1:017.516,66
As 29.876 obrigações de 4 ½ 2.º grau — frs. 18,75	560.175,00
As 89.594 obrigações de 3 ½ Beira Baixa 1.º grau — frs. 5,00	447.970,00
Somma — Francos	6:365.986,66
ao cambio de 602.833032 por 3 frs, equivalente a réis	1.279:209\$015
Saldo credor da conta «Ganhos e Perdas», para 1910	5:891\$463

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1909:

Em 1895 — 14.960, m ² 00 a 3\$000 réis por m. quad.	44:880\$000
" 1896 — 450, m ² 00 " 2\$222 " " " "	1:000\$000
" 1897 — 3.491, m ² 25 " 6\$000 " " " "	20:947\$500
" 1898 — 2.416, m ² 57 " 6\$001 " " " "	14:499\$420
" 1898 — 223, m ² 18 por	300\$580
" 1899 — 1.089, m ² 91 a 6\$000 réis por m. quad.	6:539\$460
" 1899 — 2.250, m ² 00 " 7\$000 " " " "	15:750\$000
" 1901 — 2.290, m ² 25 " 7\$000 " " " "	16:031\$750
" 1902 — 3.300, m ² 00 " 7\$000 " " " "	23:400\$000
" 1907 — 3.736, m ² 71 " 6\$000 " " " "	22:420\$260
" 1908 — 6.432, m ² 28 " 8\$500 " " " "	54:674\$380
" 1908 — 26, m ² 42 " 6\$000 " " " "	158\$520
Totaes	40.666, m ² 57 Réis 220:301\$870

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Horario de comboios

A partir de 1 de setembro o comboio tramvay n.º 1039 que parte do Caes do Sodré ás 6,20 terá paragem em Alcantara Mar, retardando por isso em dois minutos a marcha actual.

Outrosim o n.º 1044 partirá de Paço d'Arcos ás 7 da tarde chegando ao Caes do Sodré ás 7,26.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Apeadeiro de Maiorca

A partir de 20 de Agosto de 1910 o apeadeiro de Maiorca fica habilitado a fazer serviço de grande e pequena velocidade, interno e combinado.

Não serão expedidos nem recebidos volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos.

Os expedidores coadjuvarão a pesagem e a conducção dos volumes para o local onde devem ser carregados.

Os consignatarios retirarão as suas remessas, dentro do prazo de 12 horas da sua chegada, do local onde tiverem sido descarregadas.

O prazo de armazenagem gratuita é limitado, seja qual for a tarifa applicada, a 6 horas contadas desde aquella em que os volumes forem depositados para expedir, ou da chegada do comboio em que forem transportados.

Os preços applicaveis são os resultantes das estações immediatas, Figueira ou Alhadás, conforme o sentido da remessa.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga

Horario de comboios

Desde 4 do proximo mez de setembro até ordem em contrario, é supprimido aos domingos e dias santificados, o comboio n.º 7, que parte de Espinho-Praia ás 7,40 da tarde, sendo nos referidos dias substituido pelo comboio n.º 9 que parte ás 11,30 da noite.

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya.—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e acciados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telefone n.^o 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

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

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estlel.—Agente internacional de aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1910

COMPANHIA REAL				LISBOA-R. Sacavem				LISBOA-R. Caldas				C. Branca				Moledo			
PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.	PART.	CHEG.		
C. Sodré	9 15	9 29	9 40	9 55	10 15	11 38	11 51	12 34	12 30	5 20	7 10	6 49	7 24	7 50	8 35	9 10	9 33		
C. Sodré	9 44	9 18	10 9	10 25	10 15	11 38	11 51	12 34	12 30	5 20	7 10	6 49	7 24	7 50	8 35	9 10	9 33		
Mais os de Paço d'Arcos e Casenes, excepto os a e b.				LISBOA-R. Povoa				LISBOA-R. V. Franca				LISBOA-R. V. Novas				LISBOA-R. Entronc.			
C. Sodré	5 25	5 56	5 20	5 50	9 51	10 49	7 32	8 30	11 51	1 10	5 38	6 57	6 54	10 28	4 15	9 20	8 11	10 11	1 5
C. Sodré	6 43	7 11	6 45	7 15	11 10	12 8	1 15	2 13	11 51	1 10	5 38	6 57	6 54	10 28	4 15	9 20	8 11	10 11	1 5
Mais os de Casenes, excepto os a				LISBOA-R. Porto				LISBOA-R. Espinho				LISBOA-R. Ovar				LISBOA-R. Aveiro			
C. Sodré	6 57	7 20	b 5 53	6 43	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	7 2	8 2	12 45	1 38	3 54	6 34	4 10	6 40	3 54	6 34	4 10
C. Sodré	7 4	7 56	b 6 30	7 27	a 9 45	3 18	a 8 50	2 40	7 2	8 2	12 45	1 38	3 54	6 34	4 10	6 40	3 54	6 34	4 10
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Queluz				LISBOA-R. Coimbra				LISBOA-R. Badajoz				LISBOA-R. Va. d'Ale.			
C. Sodré	9 31	10 3	10 18	10 48	6 42	8 24	5 55	7 40	8 20	10 8	6 26	7 55	10 48	6 38	a 6 14	11 56	10 48	6 38	a 6 14
C. Sodré	11 19	11 31	12 14	12 43	4 19	6 17	11 12	12 48	8 20	10 8	6 26	7 55	10 48	6 38	a 6 14	11 56	10 48	6 38	a 6 14
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Cintra				LISBOA-R. V. Franca				LISBOA-R. V. Novas				LISBOA-R. Entronc.			
C. Sodré	8 35	8 22	6 43	7 45	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	8 4	8 6	7 56	8 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	10 10	11 26	8 43	9 45	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	11 53	12 35	a 12 35	1 13	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	2 20	3 37	a 12 35	1 13	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	a 3 28	4 10	a 1 35	2 5	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	a 4 29	5 4	a 2 39	3 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	a 4 49	5 36	a 3 35	4 15	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	a 5 37	6 20	a 4 28	5 2	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	a 6 10	6 45	a 4 34	5 37	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	a 6 25	7 28	a 5 30	6 20	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	a 7 45	8 29	a 6 45	7 23	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	8 19	9 31	a 7 5	8 4	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	10	10 44	a 8 54	9 37	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
Mais os de Cintra, excepto os a				LISBOA-R. Covilhã				LISBOA-R. Montemor				LISBOA-R. Beira Alta				LISBOA-R. Beira Ligeira			
C. Sodré	a 11	12 8	a 10 44	11 41	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55
C. Sodré	12 20	1 30	a 11 25	12 3	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55	7 40	6 42	8 24	5 55

a Directos ou rapidos.
b Directo a ou de Paço d'Arcos e Dias 3, 12, 20 e 27 de cada mez.
c Parte de Lisboa-P.
d Porto-Campanha.
e Dias uteis.
f Domingos e dias santificados
g Só dom. e dias sanc. e 2.^o feiras e dias seguintes nos sanc.
h Segundas-feiras.
i Segundas, quartas e sextas
j Quartas-feiras.
k Seg. quarta e sabados.
l Segundas e sextas-feiras.
m Terças-feiras.
n Terças, quintas e domingos.
o Terças e sexta-feiras.
p Quartas e sabados.
q Sabados.
r Sa. e dom. vesp. de dias santos e n.^o estes dias.
s Domingos e quintas ter. s
t Excepto os seg. e sextas-feiras e Nos dias 23 de cada mez.
x Segundas e quintas



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 12 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas d'esta Direcção

(Approvada por despacho ministerial de 21 de Julho de 1910)

EM VIGOR DESDE 10 DE AGOSTO DE 1910

TRANSPORTE DE PEDRA

EM BRUTO OU BRITADA

PARA CONSTRUÇÃO OU REPARAÇÃO DE ESTRADAS

Por vagões completos ou pagando como tal

PREÇO DE APPLICAÇÃO

5 RÉIS POR TONELADA E KILOMETRO

Minimo de percurso ou pagando como tal — 20 kilometros

CONDIÇÕES

1.^a—Além do preço acima estabelecido serão cobradas as despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.^a—É permittido aos expedidores e consignatarios fazerem a carga e descarga por sua conta e pessoal seu.

3.^a—A Administração reserva-se o direito de ampliar por mais tres dias o praso legal de entrega na estação de destino, sem que, por este facto, haja direito a reclamação ou indemnisação.

Estes transportes ficam sujeitos ás disposições das tarifas geraes, em tudo que não fôr contrario ao que se dispõe na presente tarifa.

Porto, 14 de julho de 1910.

Pel'0 Engenheiro-Director

Basilio A. Scusa Pinto

Engenheiro sub-Director

Exp. T. 754

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECCÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

ELEMENTOS ESTATISTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1908



LISBOA

IMPRESA NACIONAL

1910

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Mappas estatísticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1908

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 e a Fafe (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 (via reduzida).....	38
N.º 19—Caminho de ferro do Valle do Corgo (via reduzida).....	40
N.º 20—Coimbra a Lousã.....	42
N.º 21—Linha do Valle do Vouga (via reduzida)	44
N.º 22—Resumo estatístico de todas as linhas no anno de 1908	46
N.º 23—Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.....	48
N.º 24—Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.....	50
N.º 25—Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.....	52
N.º 26—Resumo de todas as linhas ferreas	54

CAMINHOS DE FERRO

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitó	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1877	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660	122:043\$340
1878	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678	140:718\$922
1879	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427	170:117\$376
1880	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-5-	863:590\$553	172:617\$658
1881	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-5-	878:367\$949	164:198\$895
1882	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-5-	941:426\$111	172:379\$561
1883	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-5-	938:820\$717	170:860\$349
1884	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-5-	930:830\$854	176:015\$066
1885	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-5-	901:486\$477	160:235\$160
1886	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888	506	140:570	234:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957	219:250\$526
1889	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848	213:462\$370
1890	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576	219:349\$857
1891	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443	219:616\$090
1892	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$874	191:710\$733
1893	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412	199:597\$642
1894	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583\$409	28:640\$280	1.092:414\$561	199:370\$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\$960
1901	506	127:731	357:338	1.494:376	1.979:445	32:920	849:029	81:592\$961	49:404\$570	1.383:910\$291	254:839\$548
1902	506	164:556	462:815	1.943:821	2.571:192	52:458	1.254:528	86:321\$882	50:364\$860	1.464:988\$638	282:252\$293
1903	506	186:912	525:690	2.207:900	2.920:502	47:044	1.390:175	87:707\$691	51:170\$040	1.490:201\$335	286:120\$952
1904	506	194:616	546:585	2.302:429	3.043:630	49:353	1.434:278	93:650\$236	53:606\$520	1.590:085\$306	311:184\$420
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
1908	506	171:523	502:781	2.729:364	3.403:668	60:829	1.599:971	98:054\$954	60:158\$340	1.634:607\$556	340:025\$589
Somma	16:189	3.938:415	10.514:929	42.430:258	56.883:602	958:579	23.590:960	2.220:978\$139	850:924\$470	37.740:409\$695	7.119:740\$895

Observações. — Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro, entre Lisboa e o Carregado, na extensão de 275^h,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^h,936. Em 5 de novembro de 1877, á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do Norte, na extensão de 225^h,936. Em 5 de novembro de 1877, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505^h,168. Entre o Poço do Bispo e o Entroncamento, a exploração foi feita em successivos nas seguintes datas: Poço do Bispo a Olivaeas em 6 de junho de 1892; Olivaeas a Carregado em 15 de abril de 1890; Carregado a Santarem a Mato de Miranda em 6 de maio de 1893; Mato de Miranda a Torres Novas em 7 de maio de 1893; Torres Novas a Entroncamento a Espinho em 20 de outubro de 1906; Ovar a Esmoriz em 25 de outubro de 1906; Estarreja a Ovar em 27 de outubro de 1906; Aveiro a

(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

DO NORTE E LESTE

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Productos liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$423	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	4:075\$975	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	4:132\$646	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$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	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	4:996\$030	3:288\$061	1:707\$969	0,34
1.224:040\$612	2.560:689\$360	28:171\$930	2.588:861\$290	853:480\$651	1.707:208\$709	5:060\$651	3:373\$930	1:686\$721	0,33
1.313:095\$625	2.688:287\$614	13:795\$408	2.702:083\$022	948:348\$921	1.739:938\$693	5:312\$821	3:438\$614	1:874\$207	0,35
1.415:792\$507	2.877:878\$377	16:069\$214	2.893:947\$591	994:313\$828	1.883:564\$549	5:687\$506	3:722\$459	1:965\$047	0,35
1.512:513\$645	3.045:612\$260	17:518\$719	3.063:130\$979	1.001:829\$685	2.043:782\$575	6:018\$995	4:039\$095	1:979\$900	0,33
1.625:862\$682	3.213:143\$361	13:761\$471	3.226:904\$832	1.121:333\$211	2.091:810\$150	6:350\$085	4:134\$012	2:216\$073	0,35
1.723:974\$856	3.362:724\$695	11:344\$125	3.374:068\$820	1.199:755\$499	2.162:969\$196	6:645\$700	4:274\$642	2:371\$058	0,36
1.764:329\$254	3.511:570\$185	7:545\$756	3.519:115\$941	1.196:380\$981	2.315:189\$204	6:939\$862	4:575\$472	2:364\$390	0,34
1.884:341\$400	3.660:663\$687	6:833\$633	3.667:497\$320	1.238:346\$264	2.422:317\$423	7:234\$513	4:787\$188	2:447\$324	0,34
1.933:595\$016	3.834:864\$751	6:031\$965	3.840:896\$716	1.243:670\$119	2.591:194\$632	7:578\$784	5:120\$938	2:457\$846	0,32
1.933:462\$771	3.870:250\$966	2:242\$583	3.872:493\$549	1.260:047\$866	2.610:203\$100	7:648\$717	5:158\$504	2:490\$213	0,33
2.056:674\$404	4.010:297\$794	4:099\$812	4.014:397\$606	1.294:009\$312	2.716:288\$482	7:925\$489	5:368\$159	2:557\$330	0,32
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
2.071:505\$098	4.046:138\$243	3:249\$176	4.049:387\$419	1.331:582\$006	2.714:556\$237	7:996\$320	5:364\$735	2:631\$585	0,33
43.538:012\$005	88.398:162\$595	750:112\$363	89.148:274\$958	29.282:365\$662	59.115:796\$933				

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 abriu á exploração a 5.ª secção da linha do Norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de entre Aveiro e Villa Nova de Gaia e entre Alfarellos e Coimbra B está assente a segunda via, que foi entregue á exploração por troços á Azambuja em 16 de março de 1891; Azambuja a Sant'Anna em 19 de maio de 1891; Sant'Anna a Santarem em 20 de agosto de 1893; mento em 8 de abril de 1893; Granja a Villa Nova de Gaia em 19 de maio de 1902; Espinho e Granja em 1 de setembro de 1902; Esmoriz Estarreja em 17 de maio de 1907 e de Alfarellos a Coimbra B em 26 de outubro de 1908.

porção do seu rendimento annual.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimen	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transit	De sòllo	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	112:289	21:893\$866	-5-	149:019\$208	28:740\$729
1885 . . .	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	-5-	163:317\$172	41:979\$633
1886 . . .	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206\$205	3:250\$940	163:534\$420	36:423\$349
1887 . . .	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383\$185	3:237\$830	161:102\$855	35:518\$560
1888 . . .	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816\$668	3:329\$690	169:924\$662	39:876\$390
1889 . . .	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720\$547	3:841\$010	227:376\$380	52:343\$845
1890 . . .	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714\$224	5:996\$140	255:650\$447	62:736\$854
1891 . . .	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496\$859	12:666\$220	265:596\$403	75:444\$813
1892 . . .	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372\$402	12:373\$950	255:073\$078	67:320\$018
1893 . . .	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153\$816	12:935\$690	259:781\$409	68:028\$756
1894 . . .	475	31:922	71:215	235:188	338:325	8:582	182:891	30:600\$324	12:821\$240	249:500\$001	65:458\$163
1895 . . .	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342\$062	13:319\$180	253:954\$012	64:358\$846
1896 . . .	475	33:236	75:946	271:870	381:052	7:719	188:986	31:714\$306	14:771\$710	269:348\$420	63:324\$099
1897 . . .	475	36:481	83:255	295:205	414:941	9:832	215:868	35:505\$517	16:256\$860	299:755\$131	73:075\$623
1898 . . .	475	38:246	89:083	325:405	452:734	11:644	240:820	37:784\$009	17:627\$250	315:952\$890	84:844\$249
1899 . . .	475	38:471	92:203	354:666	485:340	12:103	251:546	36:942\$860	18:902\$940	321:389\$626	87:985\$904
1900 . . .	485	41:486	96:463	373:712	511:661	12:514	289:833	38:768\$475	23:686\$330	336:568\$725	88:413\$050
1901 . . .	488	43:182	101:334	390:081	534:597	14:228	334:864	43:461\$600	24:864\$760	356:302\$789	96:083\$130
1902 . . .	510	44:335	105:037	392:551	541:923	15:673	372:929	48:706\$775	27:282\$665	368:667\$476	107:374\$589
1903 . . .	518	48:647	124:113	456:520	629:280	17:502	386:631	51:879\$000	29:551\$315	403:486\$170	119:999\$874
1904 . . .	527	49:473	132:645	516:369	698:487	18:598	374:408	49:837\$160	28:388\$250	402:912\$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
1908 . . .	643	49:762	241:530	902:093	1.193:385	22:637	425:792	56:467\$010	32:164\$750	459:196\$056	129:785\$318
Somma	13:984	955:156	2.671:444	9.895:195	13.521:795	331:973	6.862:792	1.041:414\$229	408:496\$541	8.406:307\$048	2.157:393\$231

(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	3:169\$730	29:342\$595	1885	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462
1878	23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912	1886	29:992\$550	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
1879	23:561\$270	3:151\$180	6:046\$660	32:762\$110	1887	27:715\$010	4:906\$825	9:334\$625	41:950\$465
1880	22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370	1888	26:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
1881	21:640\$780	3:210\$381	6:160\$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\$635	53:643\$100
1884	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$983	38:738\$983	1892	34:939\$810	6:562\$952	13:401\$170	53:906\$932

DO SUL E SUESTE

toa (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)				Despesa de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade (a)	Totais do trafego (a)	Fora do trafego	Totais						
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	3:4255155	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	628:1595008	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	387:6285419	297:6905455	1:4425776	6265716	8165060	0,56
383:4375982	698:3965146	19:7075270	718:1035416	394:6345069	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	818:5245930	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	914:0185441	28:6795862	942:6985303	552:6365008	361:3825433	1:8845574	7455118	1:1395455	0,60
570:7345322	1.023:1205241	23:5665545	1.046:6865786	572:9875414	450:1325827	2:0965557	9225403	1:1745154	0,56
672:9045324	1.148:9465389	15:1945128	1.164:1405517	676:1305139	472:8165250	2:3305520	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	359:2405524	2:1425472	6245055	1:5505643	0,72
751:9315513	1.340:9125887	11:2475110	1.352:1595997	884:3395788	456:5735099	2:0855401	7105067	1:3755334	0,66
13.518:5835993	24.082:2845272	372:5195207	24.453:8035839	14.402:8165590	9.679:4675682				

Anno	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Anno	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1893	34:2915290	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	51:3795640	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	43:3215100	7:8245925	15:6775232	66:8235257	1906	51:4575350	4:8295680	13:3495050	69:6365080
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	1908	51:4625310	4:8325510	13:4125048	69:7165868

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		
<i>Somma e segue</i>	-	-	409,25	410

nuação)

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exactas 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	24,47		
De Arraiolos a Pavia	25-5-1908	18,36		
De Pavia a Mora	11-7-1908	16,85		
De Evora a Mora	-	-	59,68	60
<i>Total</i>	-	-	655,39	658

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877 . . .	100	34:181	108:738	376:507	519:426	3:585	44:820	12:499\$093	-5-	205:854\$608	18:023\$505
1878 . . .	146	40:441	122:572	437:960	600:973	4:438	54:235	15:927\$629	-5-	250:946\$128	17:304\$588
1879 . . .	216	47:250	138:554	533:481	719:285	7:173	78:041	21:672\$018	-5-	316:523\$132	32:093\$106
1880 . . .	255	52:452	143:435	587:656	783:543	6:115	100:048	27:173\$924	-5-	370:768\$767	48:560\$464
1881 . . .	262	52:492	133:507	593:423	779:422	6:436	124:101	28:149\$836	-5-	369:593\$186	57:662\$868
1882 . . .	263	53:346	132:465	571:604	757:415	6:583	131:363	30:512\$363	-5-	389:055\$309	52:900\$528
1883 . . .	268	53:691	131:318	563:448	748:457	6:795	136:999	31:309\$025	-5-	395:175\$626	52:525\$338
1884 . . .	276	59:341	133:323	581:497	774:161	8:254	150:810	32:450\$371	-5-	396:896\$351	59:799\$771
1885 . . .	276	55:106	124:323	562:927	742:356	7:080	162:130	30:264\$843	-5-	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	21:921\$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
1908 . . .	343	93:374	304:024	1.353:882	1.751:280	27:660	632:159	70:128\$116	51:977\$309	652:911\$053	198:524\$068
Somma	9:825	2.384:372	5.339:788	25.277:835	33.601:995	459:305	8.789:559	1.374:344\$002	651:266\$036	15.330:315\$652	2.952:085\$215

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

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Metros	De applicações — Kilómetros
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 de Alva á fronteira (581 metros), que não é contada nas distancias de applicação, por ser a sua exploração feita, por

DO MINHO E DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
49:065\$279	272:943\$392	-\$-	272:943\$392	134:913\$225	138:030\$167	2:729\$434	1:380\$302	1:349\$132	0,49
80:034\$050	348:284\$766	-\$-	348:284\$766	208:206\$005	140:078\$761	2:385\$512	959\$443	1:426\$069	0,59
126:709\$854	475:326\$092	-\$-	475:326\$092	315:807\$820	159:518\$272	2:200\$584	738\$511	1:462\$073	0,66
177:928\$196	597:257\$427	3:187\$000	600:444\$427	323:542\$306	273:715\$121	2:342\$186	1:073\$393	1:268\$793	0,54
203:576\$676	630:772\$730	2:638\$640	633:411\$370	326:788\$563	303:984\$167	2:407\$530	1:160\$245	1:247\$285	0,51
227:652\$565	669:608\$402	1:966\$005	671:574\$407	337:094\$666	332:513\$736	2:546\$040	1:264\$311	1:281\$729	0,50
230:682\$787	678:383\$746	5:512\$285	683:896\$031	331:032\$923	347:350\$823	2:531\$283	1:296\$085	1:235\$197	0,49
243:537\$111	700:233\$233	3:874\$635	704:107\$868	342:537\$031	357:696\$202	2:537\$077	1:296\$001	1:241\$076	0,49
243:276\$514	658:595\$278	3:940\$731	662:536\$009	363:906\$199	294:689\$079	2:386\$215	1:557\$714	1:318\$501	0,55
264:001\$569	702:684\$195	5:903\$035	708:587\$230	367:769\$782	334:914\$413	2:545\$957	1:213\$458	1:322\$499	0,52
280:135\$825	750:026\$549	5:210\$445	755:236\$994	380:958\$621	369:067\$928	2:388\$620	1:175\$376	1:213\$244	0,51
299:742\$055	804:443\$820	4:934\$925	809:378\$745	420:853\$369	383:590\$451	2:387\$074	1:138\$251	1:248\$823	0,52
371:217\$775	905:090\$500	10:158\$424	915:248\$924	456:846\$868	448:243\$632	2:662\$031	1:318\$364	1:343\$667	0,50
391:925\$280	929:993\$793	8:244\$190	938:237\$983	482:633\$588	447:360\$205	2:735\$276	1:315\$765	1:419\$511	0,52
351:997\$748	872:255\$545	5:968\$090	878:223\$635	465:952\$207	406:303\$338	2:565\$457	1:195\$010	1:370\$448	0,53
380:782\$745	877:880\$895	6:347\$070	884:227\$965	483:112\$121	394:768\$774	2:582\$003	1:161\$085	1:420\$918	0,55
399:309\$130	912:707\$160	5:689\$110	918:396\$270	485:726\$246	426:980\$914	2:684\$433	1:255\$826	1:428\$607	0,53
393:446\$083	919:305\$441	43:153\$026	962:458\$467	488:729\$339	430:576\$102	2:703\$840	1:266\$400	1:437\$439	0,53
430:789\$752	978:667\$052	18:797\$449	997:464\$501	498:593\$197	480:073\$855	2:878\$433	1:411\$982	1:466\$451	0,51
475:278\$629	1.055:072\$420	13:257\$140	1.068:329\$560	495:071\$750	560:000\$670	3:103\$154	1:647\$061	1:456\$093	0,47
447:134\$723	1.049:846\$871	7:031\$566	1.056:878\$437	543:461\$130	506:385\$741	3:060\$778	1:476\$343	1:584\$435	0,52
435:695\$350	1.043:510\$825	7:371\$899	1.050:882\$724	543:151\$605	500:359\$220	3:042\$306	1:458\$773	1:583\$532	0,52
463:836\$846	1.051:558\$752	8:440\$480	1.059:999\$232	593:742\$762	457:815\$990	3:065\$769	1:334\$740	1:731\$028	0,56
502:766\$646	1.166:475\$032	6:847\$359	1.173:322\$391	572:404\$596	594:070\$436	3:400\$802	1:731\$984	1:668\$818	0,49
523:855\$738	1.208:458\$710	10:307\$916	1.218:766\$626	571:138\$659	637:320\$051	3:523\$203	1:858\$076	1:665\$127	0,47
555:535\$028	1.272:025\$305	7:565\$475	1.279:590\$780	587:578\$432	684:446\$873	3:708\$529	1:995\$472	1:713\$057	0,46
560:754\$162	1.284:288\$643	7:345\$429	1.291:634\$072	626:508\$760	657:779\$883	3:744\$282	1:917\$726	1:826\$556	0,49
555:423\$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
676:532\$764	1.527:967\$885	6:708\$620	1.534:676\$505	797:038\$820	730:929\$065	4:454\$717	2:130\$988	2:323\$728	0,52
12.239:403\$155	29.921:804\$022	235:669\$879	30.157:473\$901	15.377:391\$905	14.544:513\$117				

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

Designação	Datas da abertura á exploração	Distancias	
		Exactas Metros	De applicações Kilometros
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	9:091,30	
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 À POVOA

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito (a)	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	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
1908.	64	88:905	883:208	—	972:113	3:031	80:140	7:464\$218	5:437\$840	107:692\$409	8:304\$010
Somma	1:847	1.275:536	13.713:303	—	14.988:839	91:901	1.049:145	88:003\$697	66:797\$850	2.094:334\$555	192:829\$471

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Povoia 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 57³/₁₇₄, 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, nas quaes foi incluido o imposto de transito e addicionaes, só d'aquella data começaram 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\$329	104:598\$913	410\$960	105:009\$873	72:492\$898	32:106\$015	1:634\$358	501\$656	1:132\$701	0,69
21:486\$827	98:519\$592	280\$640	98:800\$232	74:766\$500	23:753\$092	1:539\$368	371\$142	1:168\$226	0,76
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\$429	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\$830	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
45:610\$686	161:607\$105	1:305\$790	162:912\$895	110:959\$200	50:647\$905	2:525\$111	791\$373	1:733\$738	0,68
667:929\$811	2.955:093\$837	23:207\$085	2.978:300\$922	2.004:097\$569	950:996\$268				

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

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1880.	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	-	2:817\$648	497\$080
1881.	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	-	6:853\$586	1:415\$253
1882.	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$323	-	16:357\$615	4:347\$770
1883.	72	11:267	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	-	19:014\$996	7:051\$696
1884.	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	-	16:756\$721	6:590\$334
1885.	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	-	14:201\$251	3:921\$766
1886.	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126\$682	582\$910	18:777\$527	5:705\$193
1887.	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	17:623\$510	5:045\$631
1888.	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$139	6:797\$461
1889.	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892	5:612\$791
1890.	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867	4:546\$239
1891.	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415	7:001\$373
1892.	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893.	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894.	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477	7:959\$146
1895.	72	4:951	5:769	13:343	24:063	1:255	30:033	1:856\$623	355\$160	15:085\$866	6:574\$425
1896.	72	4:071	6:136	14:040	24:247	890	35:156	1:639\$112	400\$010	12:698\$005	5:951\$353
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	15:828	28:256	1:087	55:073	2:531\$353	981\$700	16:314\$223	6:295\$166
1908.	72	4:857	6:100	16:225	27:182	1:704	50:241	2:418\$902	930\$140	15:604\$380	5:946\$112
Somma	2:056	175:017	187:553	383:806	746:376	37:586	1:425\$905	63:984\$964	13:470\$920	443:571\$769	158:598\$604

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

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

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
26:224,735	29:539,463	127,911	29:667,374	25:259,506	4:280,457	738,486	107,5011	631,475	0,86
54:899,501	63:168,340	2:986,585	66:154,925	48:866,3095	14:302,245	877,338	198,5642	678,5696	0,77
58:229,203	78:934,588	1:267,843	80:202,431	74:039,480	4:895,108	1:096,314	67,5988	1:028,326	0,94
56:276,294	82:342,986	914,5056	83:257,042	67:492,5040	14:850,946	1:143,5652	206,5263	937,3389	0,82
52:322,5052	75:669,5107	656,5058	76:325,165	67:211,3325	8:457,782	1:050,960	117,5469	933,5491	0,89
31:416,799	49:539,816	1:120,5060	50:659,876	56:020,597	6:480,781	688,5053	90,5011	778,5064	1,13
29:787,3303	54:270,5023	1:352,5051	55:622,5074	50:373,448	3:896,575	753,750	54,5119	699,5631	0,93
38:560,509	61:229,650	1:419,310	62:648,960	54:412,105	6:817,545	850,5412	94,5688	755,5724	0,89
32:313,310	57:943,910	896,5556	58:840,466	64:951,5087	7:007,177	804,5776	97,5322	902,5098	1,12
32:795,202	65:984,885	1:532,5087	67:516,972	57:298,287	8:686,598	916,5456	120,5647	795,5809	0,87
27:200,933	49:940,5039	134,5716	50:074,755	62:550,996	12:610,957	693,5612	175,5152	868,5764	1,25
22:672,3392	51:815,5180	750,5000	52:565,5180	75:525,306	23:710,5126	719,5655	329,5307	1:048,5962	1,46
20:994,3668	46:399,372	194,5000	46:593,372	66:170,5159	19:770,787	644,5436	274,5594	919,5030	1,43
16:276,413	39:526,552	335,5314	39:861,866	54:994,5002	15:467,450	548,5979	214,5826	763,5805	1,39
16:173,645	39:438,268	223,5724	39:661,992	58:639,5130	19:200,862	547,5753	266,5679	814,5432	1,49
22:710,5230	44:370,521	265,5271	44:635,792	51:740,5506	7:369,985	616,5257	102,5361	718,5618	1,17
22:314,5644	40:964,5002	450,5673	41:414,5675	51:402,5620	10:438,5618	568,5944	144,5981	713,5925	1,25
22:790,5829	41:633,511	213,5649	41:847,5160	56:466,5466	14:832,955	578,5243	206,5013	784,5256	1,36
25:912,5178	44:914,5402	250,5789	45:165,5191	57:201,5173	12:286,5771	623,5811	170,5649	794,5460	1,27
26:816,5055	45:573,5299	262,5143	45:835,5442	55:323,5141	9:749,5842	632,5962	135,5414	768,5376	1,21
32:258,5438	48:532,5395	207,5857	48:740,5252	60:793,5070	12:260,5675	674,5061	170,5287	844,5348	1,25
32:545,5798	50:670,5656	170,5937	50:841,5593	60:501,5449	9:830,5793	703,5759	136,5538	840,5297	1,19
32:658,5747	50:456,5037	-5-	50:456,5037	54:984,5950	4:528,5913	700,5778	62,5901	763,5679	1,09
38:412,5036	55:210,5463	-5-	55:210,5463	56:662,5178	1:451,5715	766,5811	20,5163	786,5974	1,03
39:533,526	58:551,5647	-5-	58:551,5647	53:668,5723	4:882,5924	813,5217	67,5818	745,5398	0,91
34:874,5016	54:501,5309	-5-	54:501,5309	57:784,5907	3:283,5598	956,5962	45,5606	802,5568	1,06
40:104,5711	63:964,5238	20,5000	63:984,5238	70:638,5826	6:674,5588	888,5392	92,5702	981,5094	1,10
36:660,5790	59:270,5179	23,5750	59:293,5929	74:002,5639	14:732,5460	823,5197	204,5617	1:027,5814	1,25
33:572,5712	55:123,5204	20,5000	55:143,5204	61:908,5995	6:785,5791	765,5600	941,5247	859,5847	1,12
957:307,5669	1.559:478,5042	15:795,5340	1.575:273,5382	1.706:882,5706	147:404,5664				

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

mento do trafego annual.

CAMINHO DE FERRO

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	D. sello		
1882 . . .	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	-\$-	55:918\$896	7:961\$063
1883 . . .	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	-\$-	97:894\$171	15:525\$248
1884 . . .	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	-\$-	98:356\$645	19:593\$507
1885 . . .	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-\$-	93:534\$809	19:090\$610
1886 . . .	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623	21:577\$377
1887 . . .	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224	25:280\$969
1888 . . .	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889 . . .	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890 . . .	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:492\$331
1891 . . .	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596	28:522\$230
1892 . . .	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219	23:143\$517
1893 . . .	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142	20:192\$689
1894 . . .	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557	20:028\$608
1895 . . .	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749	24:956\$241
1896 . . .	253	18:066	33:190	146:536	197:792	3:237	92:891	13:023\$541	4:223\$850	112:433\$039	24:033\$502
1897 . . .	253	18:823	40:147	168:190	227:160	3:610	88:667	13:037\$891	4:557\$540	121:727\$816	26:841\$914
1898 . . .	253	18:668	39:262	169:641	227:571	4:869	80:777	12:821\$181	4:551\$300	121:349\$500	34:325\$823
1899 . . .	253	18:124	38:997	170:283	227:404	5:605	106:611	13:796\$677	5:016\$670	120:841\$082	35:329\$156
1900 . . .	253	24:769	45:485	182:491	252:745	5:281	116:161	15:599\$844	6:582\$460	149:894\$914	38:889\$365
1901 . . .	253	21:305	44:710	202:030	268:045	5:458	116:306	15:200\$474	6:755\$180	140:484\$852	35:652\$616
1902 . . .	253	22:998	46:140	209:495	278:633	7:077	121:320	16:532\$907	7:069\$600	150:108\$931	44:296\$221
1903 . . .	253	23:792	46:863	213:219	283:874	5:895	133:909	17:010\$107	7:194\$020	152:391\$022	36:428\$381
1904 . . .	253	26:462	53:335	235:619	315:416	6:875	135:993	17:627\$957	7:688\$130	160:859\$158	45:594\$298
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	18:980\$232	7:905\$430	180:081\$151	45:992\$931
1908 . . .	253	25:099	59:384	263:723	348:206	7:443	170:638	19:286\$193	8:285\$410	182:222\$731	50:957\$327
Somma	6:705	499:313	1.100:217	4.664:677	6.264:207	114:698	2.813:470	380:322\$730	109:094\$000	3.337:328\$970	817:817\$252

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 (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
38:740,5601	102:620,5560	1:946,5905	104:567,5465	99:452,5363	3:168,5197	808,5035	24,5946	783,5089	0,97
102:472,5501	215:891,5920	5:523,5073	221:414,5993	173:886,5498	42:005,5422	853,5327	166,5029	687,5298	0,81
122:257,5907	240:208,5059	5:933,5738	246:141,5797	147:122,5442	93:085,5617	949,5438	367,5927	581,5511	0,61
155:899,5493	268:524,5912	5:568,5603	274:093,5515	165:205,5545	103:319,5367	1:061,5363	408,5377	652,5986	0,61
174:122,5574	308:075,5574	8:752,5469	316:828,5043	167:180,5129	140:895,5445	1:217,5690	556,5899	660,5791	0,54
164:191,5533	307:808,5726	7:560,5056	315:368,5782	165:348,5840	142:459,5886	1:216,5635	563,5082	653,5553	0,54
170:445,5524	318:279,5796	11:832,5246	330:112,5042	159:075,5342	159:204,5454	1:258,5023	629,5267	628,5756	0,50
226:641,5985	373:492,5296	14:261,5105	387:753,5401	172:725,5784	200:766,5512	1:476,5254	793,5544	682,5710	0,46
199:512,5101	353:524,5134	10:634,5650	364:158,5784	172:708,5694	180:815,5440	1:397,5329	714,5686	682,5643	0,49
154:152,5684	293:112,5510	9:853,5504	302:966,5014	164:620,5057	128:492,5453	1:158,5547	507,5875	650,5672	0,56
162:302,5930	281:169,5666	10:136,5174	291:305,5840	160:814,5741	120:354,5925	1:111,5342	475,5711	635,5631	0,57
169:952,5209	287:365,5040	12:331,5213	299:696,5253	157:770,5878	129:594,5162	1:135,5830	512,5230	623,5600	0,55
160:775,5001	275:589,5166	11:321,5176	286:910,5342	155:811,5402	119:777,5764	1:089,5285	473,5430	615,5855	0,57
159:308,5941	291:026,5931	11:588,5753	302:615,5684	161:426,5224	129:600,5707	1:150,5304	512,5256	638,5048	0,55
166:749,5696	303:216,5237	16:401,5499	319:617,5736	167:016,5973	136:199,5264	1:198,5483	538,5337	660,5146	0,55
160:420,5125	308:989,5855	18:796,5153	327:786,5008	164:577,5829	144:412,5026	1:221,5304	570,5798	650,5505	0,53
145:666,5762	301:342,5085	2:803,5652	304:145,5737	168:861,5236	132:480,5849	1:191,5075	523,5639	667,5435	0,56
171:337,5590	327:507,5828	5:626,5105	333:133,5933	175:779,5653	151:728,5175	1:294,5498	599,5716	694,5782	0,54
177:203,5219	365:987,5498	14:502,5729	380:490,5227	199:721,5827	166:265,5671	1:446,5590	657,5176	789,5414	0,55
172:221,5960	348:359,5428	13:317,5925	361:677,5353	200:376,5864	147:982,5564	1:376,5914	584,5911	792,5003	0,57
183:486,5290	377:891,5442	12:299,5911	390:191,5353	201:459,5618	176:431,5824	1:493,5642	697,5359	796,5283	0,53
203:984,5343	392:803,5746	15:519,5108	408:322,5854	208:159,5086	184:644,5660	1:552,5583	729,5820	822,5763	0,53
202:721,5333	409:174,5789	13:574,5279	422:749,5068	220:012,5214	189:162,5575	1:617,5291	747,5678	869,5613	0,53
196:780,5344	412:425,5531	13:733,5359	426:158,5890	211:896,5868	200:528,5663	1:630,5140	702,5603	837,5537	0,51
214:983,5234	427:835,5233	14:840,5075	442:675,5308	227:850,5242	199:984,5991	1:691,5048	790,5454	900,5594	0,53
215:267,5648	441:341,5730	13:973,5402	455:315,5132	236:437,5087	204:904,5643	1:744,5433	809,5900	934,5533	0,53
217:970,5821	451:150,5879	12:880,5040	464:030,5919	253:221,5683	197:929,5196	1:783,5205	782,5329	1:000,5876	0,56
4.589:569,5349	8.784:715,5571	295:511,5902	9.080:227,5473	4.858:520,5119	3.926:195,5452				

alem de Villar Formoso, na extensão de 252²,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno. de 202²,20714, 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 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 (a)	De sello		
1884.	31	21:753	95:691	-	117:444	791	9:120	-5-	-5-	29:925585	3:1595155
1885.	34	30:290	95:560	-	125:850	964	14:256	-5-	-5-	29:8055085	3:9785338
1886.	34	31:335	106:908	-	138:243	1:191	16:096	-5-	4055320	32:8105730	3:4565980
1887.	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-5-	4145340	35:4005495	4:2275540
1888.	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-5-	4265610	37:8665530	4:0705125
1889.	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-5-	4745140	38:0365120	4:4475069
1890.	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-5-	7735870	39:0625435	4:9095910
1891.	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-5-	1:2525770	38:8665155	4:8625653
1892.	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-5-	9615860	38:6015480	4:6125460
1893.	34	32:679	146:257	-	178:936	1:278	28:160	2:8975575	9885260	37:2725077	3:9605095
1894.	34	32:574	149:682	-	182:256	1:489	27:761	2:9105619	1:1045500	37:3355792	4:4005983
1895.	34	33:442	156:002	-	189:444	1:579	27:711	3:0705345	1:2545460	38:7495763	5:5795637
1896.	34	37:629	163:206	-	200:835	1:790	31:549	3:2735445	1:5855010	41:5315276	4:9875333
1897.	34	37:371	169:955	-	207:326	2:170	36:834	3:4645750	1:7385780	42:3875328	5:5595525
1898.	34	36:311	172:446	-	208:757	2:494	39:716	3:5405369	1:7455360	41:7865450	6:5795023
1899.	34	37:114	190:762	-	227:876	2:971	43:115	3:7585701	2:0065010	43:8705953	7:6475404
1900.	34	38:558	210:291	-	248:849	3:242	42:909	4:0915061	2:8765600	49:1975676	8:6505903
1901.	34	38:389	208:633	-	247:022	3:663	41:367	3:9775621	2:9755390	48:4135839	9:0285381
1902.	34	40:029	210:094	-	250:123	3:623	50:371	4:0155911	2:9565960	47:8595337	8:9535938
1903.	34	40:799	210:193	-	250:992	3:797	43:314	4:0535084	2:9465020	48:4715505	9:3575448
1904.	34	43:709	222:620	-	266:329	3:708	41:917	4:1545599	2:9775370	50:2305138	9:4995044
1905.	34	43:102	223:455	-	266:557	3:675	45:470	4:1715489	2:9955960	50:6275726	9:2895023
1906.	34	41:177	238:094	-	279:271	3:625	48:183	4:2435346	3:0095490	51:0555844	9:1585929
1907.	44	45:950	248:793	-	294:743	3:753	51:889	4:3685827	2:9695320	57:8145660	10:0875929
1908.	56	53:677	289:951	-	343:628	4:060	67:301	4:6265328	3:1015240	66:9035015	11:0875644
Somma	879	924:075	4.308:087	-	5.232:162	57:955	840:113	60:6185070	31:9395640	1.073:8815994	161:5515469

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

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Trofa e Vizella, na extensão de 25^k,299, em 31 de julho de 1907.

GADO A GUIMARÃES E A FAFE

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	1:240\$193	401\$644	838\$549	0,68
9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	1:347\$256	436\$236	911\$020	0,68
11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	1:516\$381	650\$884	865\$497	0,57
14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	1:654\$824	785\$667	869\$157	0,53
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
48:203\$674	126:194\$333	675\$270	126:869\$603	49:626\$683	76:567\$650	2:253\$470	1:367\$280	886\$190	0,39
600:514\$353	1.835:947\$816	15:621\$660	1.851:569\$476	722:294\$848	1.113:652\$968				

respectiva cobrança.

dezembro de 1883, até Guimarães, na extensão total de 33^k421, em 14 de abril de 1884 e até Fafe, na extensão total de 54^k657, em 21 de

RAMAL DE

Annos	Numero de kllometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1885 . . .	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	-3-	597\$476	186\$393
1886 . . .	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870	819\$837
1887 . . .	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915	966\$794
1888 . . .	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997	1:044\$755
1889 . . .	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932	1:476\$410
1890 . . .	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672	1:281\$313
1891 . . .	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511	1:615\$524
1892 . . .	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849	1:702\$226
1893 . . .	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060	1:651\$092
1894 . . .	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219\$539	2:331\$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
1908 . . .	2	20:143	87:572	264:613	372:328	4:786	55:556	571\$528	4:685\$490	8:716\$952	2:830\$984
Somma	47	399:614	1.254:174	3.394:505	5.048:293	80:822	749:795	7:642\$058	66:426\$130	112:305\$084	41:870\$314

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

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

COIMBRA

Rendimentos (Líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
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	-5-	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	-5-	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	-5-	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	-5-	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	-5-	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	-5-	19:195,721	14:182,698	5:013,023	9:597,860	2:506,511	7:091,349	0,74
10:833,778	22:381,714	-5-	22:381,714	14:353,866	8:027,848	11:190,857	4:013,924	7:176,933	0,64
177:646,665	331:822,063	1:903,384	333:725,447	220:593,410	111:228,653				

dimento do trafego annual.

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1887.	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
1908.	74	90:710	255:897	1.017:449	1.364:056	6:948	404:273	20:955\$360	8:277\$100	229:159\$412	19:131\$596
Somma	1:620	1.167:626	4.940:945	13.397:290	19.985:861	89:873	5.721:552	328:442\$663	89:247\$890	3.913:343\$727	308:937\$189

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

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

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometros	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do traieço (a)	Totaes						
53:832,259	182:835,967	4:229,959	187:065,926	70:173,317	112:662,650	2:770,242	1:707,5010	1:063,232	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
220:608,493	468:899,501	1:521,200	470:420,701	224:638,505	244:260,996	6:336,479	3:300,824	5:035,655	0,47
3.133:686,098	7.355:967,014	48:012,109	7.403:979,123	3.808:870,277	3.547:096,737				

de 28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 73,342, até os limites da

dimento do trafego 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 transitio	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	26:104	84:831	422:521	533:456	7:504	249:102	18:051,341	8:047,720	148:601,503	28:639,206
1904 . .	168	29:269	95:113	473:816	598:198	7:600	157:869	19:210,168	8:431,160	152:834,414	26:892,665
1905 . .	168	29:707	96:547	481:000	607:254	9:342	205:365	18:503,022	8:721,440	159:934,427	30:345,015
1906 . .	168	19:359	70:449	514:771	604:579	8:853	228:377	20:282,769	8:779,670	160:977,081	34:081,089
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
1908 . .	168	21:466	77:397	497:417	596:280	10:074	264:804	20:133,967	9:107,530	152:310,948	41:382,664
Somma	3:521	485:992	1.434:569	7.021:885	8.942:446	135:607	3.282:342	287:274,973	112:011,860	2.739:049,726	453:296,173

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

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

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres 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.....
Em 1908 — 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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
7:853,701	34:782,046	804,767	35:586,813	21:082,531	13:699,515	869,551	342,488	527,063	0,61
54:493,681	148:284,482	60:234,826	208:519,308	129:541,542	18:742,940	1:158,472	146,429	1:012,043	0,87
90:137,562	208:977,384	86:817,291	295:794,675	157:632,003	51:345,381	1:297,996	318,915	979,081	0,75
86:482,765	212:973,835	101:141,065	314:114,900	213:572,139	598,304	1:267,702	3,561	1:271,263	1,00
81:240,793	207:241,563	103:610,088	310:851,651	213:451,589	6:210,026	1:233,581	36,964	1:270,545	1,03
85:168,119	202:787,229	101:418,088	304:205,317	179:375,160	23:412,069	1:207,067	139,358	1:067,709	0,88
77:203,905	196:323,840	102:230,553	298:554,393	179:294,337	17:029,503	1:168,594	101,366	1:067,228	0,91
80:015,105	195:882,316	101:676,281	297:558,597	171:915,154	23:967,162	1:165,966	142,662	1:023,304	0,88
93:467,109	213:258,058	101:840,087	315:098,145	178:243,779	35:014,279	1:269,393	208,418	1:060,975	0,84
99:382,776	231:228,746	103:108,997	334:337,743	193:121,995	38:106,751	1:376,362	226,826	1:149,536	0,84
120:280,657	265:836,191	98:310,822	364:147,013	216:754,766	49:081,425	1:582,358	292,151	1:290,206	0,82
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	49:574,162	438:993,418	261:485,718	127:933,538	2:317,971	761,509	1:556,462	0,67
201:880,059	374:033,145	37:770,377	411:803,522	231:736,136	142:297,009	2:226,387	847,006	1:379,381	0,62
228:044,642	405:285,351	16:808,247	422:093,598	233:128,687	172:156,664	2:412,413	1:024,742	1:387,671	0,58
244:461,980	424:189,059	6:895,945	431:085,004	225:750,157	198:438,902	2:524,934	1:181,183	1:343,751	0,53
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
253:592,363	447:285,975	2:015,172	449:301,147	247:071,146	200:214,829	2:662,416	1:191,755	1:470,661	0,55
3.215:424,035	6.407:769,934	1.343:934,982	7.751:704,916	4.475:499,541	1.932:270,493				

961,55885, em 1 de agosto de 1887, e até a estação da Figueira da Foz, na extensão aproximada de 1511,63194, em 17 de julho de 1888, e em

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

.....	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
.....	100:565,088
.....	96:946,633
.....	(c) 88:891,195
.....	(d) 103:416,565
.....	62:723,416
.....	48:260,457
.....	37:341,786
.....	16:244,571
.....	6:409,024
.....	7:789,992
.....	1:471,973
.....	8:785,685
.....	7:907,864
.....	1.293:687,542

americana de S. Martinho do Porto á 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		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Do transito	Do sello		
1887 . .	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$583	102\$900	2:699\$114	1:066\$983
1888 . .	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562	2:707\$051
1889 . .	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160	2:358\$305
1890 . .	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:323	1:649\$884	301\$660	12:879\$614	3:849\$467
1891 . .	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338	3:447\$424
1892 . .	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$558	3:415\$608
1893 . .	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774	2:548\$336
1894 . .	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570\$506	605\$480	11:084\$216	2:715\$696
1895 . .	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582\$466	618\$240	11:258\$871	2:409\$152
1896 . .	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558\$015	746\$730	11:110\$259	2:442\$326
1897 . .	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684\$726	778\$270	12:483\$458	2:886\$133
1898 . .	55	1:955	4:556	23:282	29:793	783	18:796	1:692\$418	754\$330	12:500\$772	4:072\$286
1899 . .	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989\$554	800\$060	12:442\$107	3:915\$284
1900 . .	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139\$185	1:088\$250	14:065\$974	3:487\$095
1901 . .	55	2:568	5:964	27:388	35:920	694	26:019	2:180\$082	1:220\$020	14:769\$530	3:683\$590
1902 . .	55	2:570	6:629	27:244	36:443	801	29:339	2:371\$527	1:213\$030	15:431\$066	4:026\$869
1903 . .	55	2:635	6:485	28:569	37:689	757	29:463	2:425\$012	1:256\$880	16:026\$215	4:099\$232
1904 . .	55	2:657	6:561	32:556	41:774	705	26:687	2:404\$367	1:249\$320	17:452\$677	4:052\$883
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
1908 . .	55	2:327	7:573	31:309	41:209	872	30:342	2:576\$268	871\$560	17:323\$653	4:355\$245
Somma	1:169	48:669	113:592	544:852	707:113	14:063	494:211	42:031\$066	16:948\$110	292:223\$838	74:935\$265

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua a Mirandella, na extensão de 54^h67955, 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.....	.....
Em 1908 — 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 acº

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

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						
4:564,5330	8:330,5427	15:206,5561	23:536,5988	7:144,5711	1:185,5716	595,5030	84,5694	510,5336	0,86
18:388,5238	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	24:633,5497	13:744,5119	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	23:808,5988	23:966,5328	959,5550	435,5751	523,5799	0,55
38:198,5454	57:656,5389	40:926,5408	98:582,5797	23:042,5927	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	23:829,5625	38:802,5379	1:229,5673	705,5498	524,5175	0,43
39:745,5405	61:424,5303	37:804,5840	99:229,5143	36:303,5455	25:120,5848	1:116,5805	456,5743	660,5062	0,59
640:940,5641	1.008:149,5744	1.083:176,5790	2.091:326,5534	615:616,5544	392:533,5200				

29 de setembro de 1887.

.....	15:206,5561
.....	59:123,5612
.....	58:009,5544
.....	57:501,5148
.....	59:222,5135
.....	57:631,5603
.....	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
.....	30:809,5794
.....	29:865,5816
.....	36:073,5317
.....	1.047:094,5744

mostré), relativa á extensão rigorosa da linha.

RAMAL DE SANTA

(Dupla

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitio	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1888.	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	-5-	8:691\$333	392\$451
1889.	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	-5-	9:323\$858	577\$144
1890.	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	-5-	9:144\$928	756\$781
1891.	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	-5-	4:309\$413	878\$460
1892.	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	-5-	14:122\$544	2:878\$039
1893.	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	-5-	20:656\$746	2:847\$020
1894.	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	-5-	25:649\$749	2:712\$744
1895.	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	-5-	30:107\$413	2:887\$560
1896.	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	-5-	31:714\$516	2:891\$752
1897.	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	-5-	34:961\$704	3:237\$063
1898.	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	-5-	44:573\$944	2:981\$230
1899.	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	-5-	48:860\$937	3:294\$275
1900.	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	-5-	57:014\$638	3:612\$888
1901.	8	72:024	169:212	648:953	890:189	8:883	138:592	3:831\$251	20\$820	53:594\$838	3:867\$991
1902.	8	59:646	153:489	582:144	795:279	9:064	180:404	3:683\$518	176\$290	49:350\$360	4:444\$981
1903.	8	66:513	171:162	649:177	886:852	10:780	211:640	3:733\$782	225\$510	51:906\$287	5:135\$904
1904.	8	70:883	181:693	693:788	946:364	10:549	219:448	4:170\$191	748\$010	56:335\$238	7:492\$236
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
1908.	8	95:218	224:449	799:223	1.118:890	13:400	251:177	4:743\$760	556\$250	65:247\$317	6:945\$190
Somma	165	1.022:213	2.688:223	9.430:868	13.141:304	150:741	2.803:428	59:105\$586	3:083\$710	805:544\$369	78:073\$536

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^h,9, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0^h,8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via neste ramal foi aberta á exploração entre Campolide e a bifurcação de Chellas em 10 de setembro de 1892, e entre a é aproximadamente de 7^h,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 ramal

APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração 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
26:981\$433	99:173\$940	-	99:173\$940	49:238\$441	49:935\$499	12:396\$742	6:241\$937	6:154\$805	0,50
355:720\$928	1.239:338\$833	4:061\$808	1.243:400\$641	671:508\$780	567:830\$053				

maio de 1888, na extensão aproximada de 7 kilometros; entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 10 kilometros; e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata

rendimento do trafego annual.

RAMAL DE

(Dupla

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 transitó	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1889.	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813:354	9:800	16:127:962	167:864
1890.	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942:427	57:210	57:965:200	1:049:303
1891.	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970:963	156:340	76:586:746	3:037:574
1892.	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031:563	194:740	57:437:251	2:038:454
1893.	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974:789	259:340	57:102:599	2:066:565
1894.	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152:162	305:040	55:577:093	2:873:411
1895.	25	56:155	201:785	373:018	630:958	599	15:817	4:202:301	375:280	78:455:738	2:761:569
1896.	27	75:372	343:242	784:970	1.203:584	865	41:154	7:024:002	1:235:840	134:543:541	3:767:528
1897.	(b) 26	80:576	335:762	1.118:392	1.534:730	1:560	35:815	8:683:020	1:591:720	160:048:889	4:681:724
1898.	26	132:490	693:032	1.212:991	2.038:513	1:795	25:247	11:758:510	2:174:120	226:210:919	4:916:684
1899.	26	174:557	956:039	1.134:185	2.264:781	2:711	43:769	14:453:102	4:088:530	278:861:523	6:370:162
1900.	26	177:486	972:083	1.153:221	2.302:790	3:458	45:407	13:561:329	10:115:100	261:552:370	6:670:610
1901.	26	165:949	962:023	1.314:414	2.442:386	4:320	37:853	13:800:334	10:398:400	267:515:878	8:197:876
1902.	26	141:687	802:892	1.023:294	1.967:873	3:577	46:885	12:027:014	9:875:480	232:598:341	8:451:003
1903.	26	139:549	790:743	1.007:872	1.938:164	3:509	45:852	12:667:370	10:496:030	238:615:696	8:790:567
1904.	26	151:851	483:642	1.126:644	1.762:137	3:945	50:249	12:049:983	10:470:750	227:007:440	7:060:070
1905.	26	165:998	529:264	1.232:703	1.927:965	5.688	61:939	13:426:154	12:148:240	252:392:032	9:332:633
1906.	26	160:374	432:386	1.142:473	1.735:233	4:565	59:470	12:202:519	11:125:230	229:219:604	9:801:644
1907.	26	151:228	407:696	1.077:753	1.636:677	4:938	62:787	12:098:797	11:194:220	226:708:576	10:005:331
1908.	26	159:853	434:090	1.196:120	1.790:063	4:574	67:231	12:731:279	11:624:100	238:624:240	10:097:658
Somma	484	2.154:716	9.297:046	16.189:659	27.641:421	48:346	654:406	177:570:972	107:895:510	3.373:151:638	112:138:230

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 23¹/₂. A ligação, tambem 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 de 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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
—	16:295,826	380,945	16:676,771	15:035,718	1:260,108	3:259,165	252,022	3:007,143	0,92
4,590	59:019,093	159,598	59:178,691	62:301,678	— 3:282,585	3:106,268	— 172,767	3:279,035	1,05
114,169	79:738,489	1:166,000	80:904,489	77:346,090	2:392,399	3:322,437	99,683	3:222,754	0,97
1:943,402	61:419,107	257,000	61:676,107	62:583,853	— 1:164,746	2:559,129	— 48,531	2:607,660	1,02
3:599,502	60:768,666	515,516	61:284,182	51:785,129	8:983,537	2:532,028	374,314	2:157,714	0,85
4:637,486	65:087,990	369,228	65:457,218	51:295,145	13:792,845	2:712,000	574,702	2:137,298	0,79
5:621,977	86:842,284	519,202	87:361,486	81:017,157	5:825,127	3:473,691	233,005	3:240,686	0,93
11:209,021	149:520,090	1:644,975	151:165,065	95:753,013	53:767,077	5:537,781	1:991,373	3:546,408	0,64
17:150,727	181:881,340	933,355	182:814,695	114:130,015	67:751,325	6:995,436	2:605,820	4:389,615	0,63
13:088,297	244:215,900	1:363,629	245:579,529	177:714,228	66:501,672	9:392,918	2:557,756	6:835,162	0,73
15:617,954	300:849,639	1:730,523	302:580,162	222:656,732	78:192,907	11:571,139	3:007,419	8:563,720	0,74
16:384,114	284:607,094	1:218,934	285:826,028	252:179,759	32:427,335	10:946,426	1:247,205	9:699,221	0,89
15:223,769	290:937,523	981,476	291:918,999	241:416,224	49:521,299	11:189,904	1:904,665	9:285,239	0,83
15:561,941	256:611,235	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
23:333,827	272:055,725	99,140	272:154,865	222:116,749	49:938,976	10:463,681	1:920,729	8:542,952	0,82
255:449,984	3.740:739,852	17:510,141	3.758:249,993	3.115:278,765	625:461,087				

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 0,6, 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 23 de julho de 1896, e entre Alcantara-mar e Caes

dimento do trafego annual.

LINHA URBANA

Lisboa (Rocio)

(Dupla

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1890 . .	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552	531\$623
1891 . .	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077\$785	503\$420	39:609\$293	2:905\$322
1892 . .	4	98:965	221:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610	5:953\$002
1893 . .	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746\$087	4:196\$770	51:459\$502	7:459\$550
1894 . .	4	128:832	326:797	532:017	987:646	7:566	—	2:994\$366	4:773\$600	56:108\$991	8:393\$100
1895 . .	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	—	3:287\$502	5:074\$400	61:916\$536	8:804\$032
1896 . .	4	78:052	305:059	694:372	1.077:483	9:003	—	3:303\$210	6:564\$430	62:166\$826	8:814\$646
1897 . .	4	64:372	256:255	932:373	1.253:000	7:909	—	3:349\$536	7:608\$950	62:678\$206	9:347\$601
1898 . .	4	105:841	385:662	1.253:686	1.745:189	10:183	—	4:646\$433	7:407\$540	88:998\$633	15:967\$654
1899 . .	4	118:992	395:936	1.212:758	1.727:686	10:153	—	3:773\$607	9:360\$880	72:044\$010	15:795\$121
1900 . .	4	121:915	405:662	1.242:552	1.770:129	11:505	—	4:081\$037	13:530\$090	77:782\$700	17:691\$466
1901 . .	4	143:712	448:159	1.390:506	1.982:377	12:111	—	4:166\$470	13:102\$710	80:334\$673	18:217\$880
1902 . .	4	132:228	422:757	1.307:382	1.862:367	12:060	—	4:072\$346	12:766\$940	77:041\$100	16:157\$614
1903 . .	4	142:329	455:055	1.407:260	2.004:644	37:847	—	4:219\$055	13:734\$270	78:480\$252	15:227\$963
1904 . .	4	158:825	493:151	1.453:106	2.105:082	13:236	—	4:985\$169	15:208\$870	94:546\$863	16:482\$133
1905 . .	4	152:353	473:323	1.394:920	2.020:596	15:135	—	4:279\$793	16:026\$580	80:220\$236	18:433\$821
1906 . .	4	155:454	400:436	1.521:248	2.077:138	15:577	—	4:411\$736	16:681\$200	82:368\$901	24:979\$278
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
1908 . .	4	195:835	461:628	1.643:773	2.301:236	18:224	—	4:601\$638	17:922\$750	86:272\$554	26:842\$397
Somma	74	2.306:392	6.685:512	19.319:812	28.311:716	223:717	—	69:028\$577	184:588\$840	902:475\$783	265:138\$173

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

DE LISBOA

a Campolide

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						
-§-	24:299§175	65§876	24:365§051	14:935§560	9:363§615	12:149§587	4:681§807	7:467§780	0,61
-§-	42:514§615	624§000	43:138§615	29:734§201	12:780§414	10:628§653	3:195§103	7:433§550	0,70
-§-	51:637§612	227§000	51:864§612	44:328§255	7:309§357	12:909§403	1:827§339	11:082§064	0,86
-§-	58:919§052	499§825	59:418§877	43:005§835	15:913§217	14:729§763	3:978§304	10:751§459	0,73
-§-	64:502§091	365§905	64:867§996	46:643§336	17:858§755	16:125§523	4:464§689	11:660§834	0,72
-§-	70:720§568	422§815	71:143§383	48:997§830	21:722§738	17:680§142	5:430§685	12:249§457	0,69
-§-	70:981§472	780§917	71:762§389	50:511§019	20:470§453	17:745§368	5:117§613	12:627§755	0,71
-§-	72:025§807	369§612	72:395§419	54:993§401	17:032§406	18:006§451	4:258§101	13:748§350	0,76
-§-	104:966§287	586§100	105:552§387	62:249§995	42:716§292	26:241§571	10:679§073	15:562§498	0,59
-§-	87:839§131	505§260	88:344§391	71:273§293	16:565§838	21:959§782	4:141§459	18:818§323	0,81
-§-	95:474§166	408§903	95:883§069	82:576§750	12:897§416	23:868§541	3:224§354	20:644§187	0,86
-§-	98:552§553	332§466	98:885§019	86:933§119	11:619§434	24:638§137	2:904§858	21:733§279	0,68
-§-	93:198§714	3:484§475	96:683§189	90:071§330	3:127§384	23:299§678	781§846	22:517§832	0,97
-§-	93:708§215	3:338§525	97:046§740	97:733§499	4:025§284	23:427§054	1:006§321	24:433§375	1,04
-§-	111:028§996	6:272§209	117:301§205	91:517§232	19:511§764	27:757§249	4:877§941	22:879§308	0,82
-§-	98:654§057	10:770§645	109:424§702	88:967§224	9:686§833	24:663§514	2:421§708	22:241§806	0,81
-§-	107:348§179	5:417§970	112:766§149	85:520§155	21:828§024	26:837§044	5:457§006	21:380§038	0,79
-§-	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
-§-	113:114§951	5:273§542	118:388§493	92:441§256	20:673§695	28:278§737	5:168§423	23:110§314	0,82
-§-	1.567:313§956	45:760§353	1.613:374§309	1.269:951§614	296:722§342				

mento do trafego annual.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1890.	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115	192\$744
1891.	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	448\$510	19:128\$753	2:551\$468
1892.	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	456\$780	16:431\$762	2:333\$115
1893.	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	479\$820	15:713\$888	2:202\$692
1894.	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167\$762	460\$980	14:155\$724	2:579\$673
1895.	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292\$909	550\$180	15:289\$164	2:740\$845
1896.	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332\$705	723\$470	16:189\$788	3:411\$862
1897.	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387\$471	846\$340	17:089\$188	2:955\$823
1898.	50	3:761	8:714	34:942	47:417	692	10:304	1:386\$537	837\$050	17:293\$276	3:613\$877
1899.	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481\$486	941\$580	16:907\$904	3:666\$107
1900.	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566\$956	1:289\$790	18:493\$774	3:931\$927
1901.	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552\$754	1:326\$670	18:904\$022	3:856\$437
1902.	50	4:142	9:860	40:266	54:268	976	12:465	1:634\$916	1:376\$830	19:296\$157	4:202\$651
1903.	50	4:158	10:277	41:321	55:756	866	15:431	1:695\$606	1:382\$600	19:860\$128	4:299\$616
1904.	50	4:510	11:158	43:727	59:395	979	16:073	1:875\$809	1:492\$830	21:512\$681	4:501\$379
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
1908.	50	4:794	12:312	51:415	68:521	1:418	17:324	2:139\$658	1:653\$700	24:615\$949	6:276\$139
Somma	905	80:028	183:646	703:140	966:814	13:632	229:664	28:382\$433	18:932\$060	330:195\$626	68:665\$867

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.....	.....
Em 1908 — idem.....	.....

SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
995,959	2:792,818	6:315,789	9:108,607	5:574,227	2:781,409	558,563	556,282	1:114,845	1,99
8:628,799	30:309,020	62:369,176	92:678,196	30:130,934	178,086	606,180	3,562	602,618	0,99
9:814,525	28:579,402	62:453,776	91:033,178	28:031,879	547,523	571,588	10,950	560,638	0,98
11:506,648	29:423,228	62:516,716	91:939,944	26:759,629	2:663,599	588,465	53,272	535,193	0,91
9:326,104	26:061,501	62:633,066	88:694,567	28:628,299	2:566,798	521,230	51,336	572,566	1,10
10:679,498	28:709,507	62:551,546	91:261,053	28:228,741	480,766	574,190	9,615	564,575	0,98
11:186,649	30:788,299	62:615,098	93:403,397	25:841,510	4:946,789	615,766	98,936	516,830	0,84
11:939,035	31:984,046	62:757,606	94:741,652	25:896,447	6:087,599	639,680	121,751	517,928	0,81
10:798,830	31:705,983	62:217,758	93:923,741	25:484,995	6:220,988	634,118	124,619	509,699	0,80
14:006,971	34:580,982	62:307,059	96:888,041	30:424,447	4:156,535	691,618	83,130	608,488	0,88
13:741,665	36:167,366	61:323,615	97:490,981	29:135,975	7:031,391	723,346	140,627	582,719	0,81
12:948,540	35:708,999	61:924,917	97:633,916	30:703,645	5:005,354	714,179	100,107	614,072	0,86
13:744,137	37:242,945	60:963,199	98:206,144	28:746,977	8:495,968	744,858	169,919	574,939	0,77
15:506,252	39:665,996	59:052,476	98:718,472	30:648,294	9:017,702	793,319	180,354	612,965	0,77
17:310,305	43:324,365	58:934,764	102:259,129	31:104,941	12:219,424	866,487	244,388	622,098	0,72
16:336,301	43:614,815	56:887,130	100:501,945	28:734,751	14:880,064	872,296	297,601	574,695	0,66
17:353,099	45:119,539	55:337,754	100:457,293	27:733,628	17:385,911	902,390	347,718	554,672	0,61
18:181,680	46:195,591	51:583,162	97:778,753	29:944,209	16:251,382	923,912	325,028	598,884	0,65
18:298,702	49:190,790	48:112,903	97:303,693	30:165,052	19:025,738	983,815	380,514	603,301	0,61
242:303,699	651:165,192	1.082:857,510	1.734:022,702	521:918,580	129:246,612				

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

6:315,789

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

51:933,869

50:857,817

47:862,618

1.063:778,737

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 transitio	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	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595\$625	4:745\$870	71:949\$756	14:873\$706
1901 . . .	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991\$863	4:805\$870	72:263\$103	15:319\$213
1902 . . .	212	9:139	22:606	128:582	160:327	3:405	102:268	11:091\$651	5:125\$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	21:897	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	138:928	169:382	3:882	138:330	13:239\$885	5:969\$680	84:856\$365	23:855\$323
1908 . . .	212	7:355	21:949	137:863	167:167	3:949	122:662	12:035\$448	5:924\$560	81:772\$575	22:670\$489
Somma	3:592	141:336	373:887	1:905\$619	2:420\$842	45:845	1:371\$659	161:461\$218	69:319\$930	1.206:357\$636	277:402\$670

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

(a) Nestas verbas são incluídas:

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

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 .....	.....
Em 1908 — idem .....	.....

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

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	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
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
162:457\$888	266:900\$952	345:650\$794	612:551\$746	179:325\$458	87:575\$494	1:258\$966	413\$092	845\$874	0,67
2.074:988\$358	3.558:748\$664	6.223:802\$921	9.782:551\$585	2.885:717\$763	673:030\$901				

em 6 de setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211¹/₂, 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 157¹/₂, 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

345:597\$284

6.213:131\$787

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

CAMINHO DE FERRO 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
1904 . .	70	6:208	11:648	52:160	70:016	2:096	50:830	3:869,5791	890,5510	27:782,5922	6:096,5141
1905 . .	70	4:959	10:502	58:956	74:417	2:994	51:534	4:357,5886	939,5580	28:403,5193	10:668,5018
1906 . .	70	4:460	9:651	58:437	72:548	3:607	65:665	4:564,5191	927,5440	28:390,5981	13:528,5146
1907 . .	70	4:155	9:060	54:911	68:126	3:980	59:908	4:481,5727	903,5210	25:080,5793	13:086,5194
1908 . .	70	3:792	9:149	55:461	68:402	3:371	70:532	4:782,5757	960,5800	23:911,5516	11:141,5830
Somma	350	23:574	50:010	279:925	353:509	16:048	298:469	22:056,5352	4:621,5540	133:569,5405	54:520,5329

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 (liquidos de impostos)				Despesas do exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
51:681\$894	85:560\$957	-\$-	85:560\$957	119:160\$810	33:599\$853	1:222\$299	479\$997	1:702\$297	1,39
58:314\$869	97:386\$080	-\$-	97:386\$080	69:497\$108	27:888\$972	1:391\$229	398\$414	992\$815	0,71
59:892\$963	101:812\$090	-\$-	101:812\$090	66:032\$688	35:779\$402	1:454\$458	511\$134	943\$324	0,64
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
64:708\$372	99:761\$718	\$330	99:762\$048	71:467\$488	28:294\$230	1:425\$167	404\$203	1:020\$964	0,72
292:218\$240	480:307\$974	\$330	480:308\$304	403:023\$770	77:284\$204				

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
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
1908 . .	80	3:285	8:253	44:817	56:355	591	20:200	2:316\$260	1:274\$440	21:689\$264	3:249\$199
Somma . .	218	9:862	23:128	126:215	159:205	1:733	54:465	6:523\$208	3:651\$330	56:933\$768	8:677\$145

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 do 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
 Em 1908 — idem

MIRANDELLA A BRAGANÇA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego (a)	Totais						
3:072,5494	5:621,5013	11:277,5204	17:898,5217	4:269,5617	1:351,5396	562,5101	135,5139	426,5961	0,76
20:838,5082	35:642,5721	62:299,5773	97:942,5494	22:841,5102	12:801,5619	742,5556	266,5700	475,5856	0,64
29:345,5796	52:665,5128	98:480,5962	151:146,5090	50:763,5345	1:901,5783	658,5314	23,5773	634,5541	0,96
25:621,5957	50:560,5420	95:127,5025	145:687,5445	50:350,5493	209,5927	632,5005	2,5624	629,5381	0,99
78:878,5329	141:489,5282	267:184,5964	412:674,5246	128:224,5557	16:264,5725				

13^h,020 foi aberto á exploração em 2 de agosto de 1905.

15^h,480 foi aberto á exploração em 15 de outubro de 1905.

14^h,020 foi aberto á exploração em 18 de dezembro de 1905.

13^h,560 foi aberto á exploração em 14 de agosto de 1906.

23^h,020 foi aberto á exploração em 31 de dezembro de 1906.

79^o,100

..... 10:629,5814

..... 55:984,5174

..... 92:511,5404

..... 92:442,5540

..... 251:567,5932

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	1:098,5798	814,5403	12:340,5525	1:549,5228
1907 . .	43	12:608	-	40:212	52:820	1:005	26:632	2:025,5178	1:501,5014	19:942,5751	3:749,5440
1908 . .	62	13:795	-	49:020	62:815	1:422	28:502	2:818,5452	2:088,5971	26:397,5241	5:066,5209
Somma	131	38:893	-	126:825	165:718	2:975	66:638	5:942,5428	4:404,5383	58:680,5517	10:364,5877

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.

LE DO CORGO

duzida)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometro liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Coeficiente da exploração
Peguesa velocidade	Totacs do trafego	Fora do trafego	Totacs						
10:051,5120	23:940,5873	11,5501	23:952,5374	16:319,5178	7:621,5695	920,5802	293,5142	627,5660	0,68
20:432,5864	44:125,5055	37,5700	44:162,5755	34:369,5470	9:755,5585	1:031,5923	228,5147	803,5776	0,78
29:945,5662	61:409,5112	57,5330	61:466,5442	47:401,5624	14:007,5488	990,5470	225,5927	764,5542	0,77
60:129,5646	129:475,5040	106,5531	129:581,5571	98:090,5272	31:384,5768				

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
1908 . . .	29	1:792	13:814	67:949	83:555	676	14:074	1:273\$994	1:327\$580	17:304\$364	1:473\$278
Somma	60	8:083	38:248	121:103	167:434	1:298	26:749	2:54\$449	2:673\$350	35:665\$692	2:744\$185

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

Em virtude do disposto na carta de lei de 1 de julho de 1903 tem sido adeantados á companhia do caminho de ferro do Mondego,

Adeantamento relativo ao 2.º semestre de 1905	
Idem, relativo a todo o anno de 1906	
Idem, idem, de 1907	
Idem, idem, de 1908	

ARGANIL

larga)

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	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
329,5392	1:230,5740	-5-	1:230,5740	936,5826	293,5914	615,5370	146,5957	468,5413	0,38
7:025,5678	25:756,5565	-5-	25:756,5565	19:922,5679	5:833,5886	888,5157	201,5168	686,5989	0,77
8:054,5254	26:831,5896	-5-	26:831,5896	21:240,5364	5:591,5532	925,5237	192,5811	732,5426	0,77
15:409,5324	53:819,5201	-5-	53:819,5201	42:099,5869	11:719,5332				

pele fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, as seguintes importancias:

.....	5:250,5000
.....	10:500,5000
.....	10:500,5000
.....	10:500,5000
	<u>36:750,5000</u>

LINHA DO VAL

(Via re

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1908 . .	33	148	503	4:279	4:930	4	—	52,217	37,870	980,241	3,802

Observação.— Esta linha foi aberta á exploração em 21 de dezembro de 1908.

LE DO VOUGA

duzida)

Rendimento (líquido de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
-3-	984,043	-3-	984,043	1:851,610	— 857,567	989,464	— 872,347	1:861,811	1,88

Mapa 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 transitio	De sello	
Linhas exploradas pelo										
Sul e Sueste	643	49:762	241:530	902:093	1.193:385	22:637	425:792	56:467\$010	32:164\$750	459:196\$056
Minho e Douro	343	93:374	304:024	1.353:882	1.751:280	27:660	632:159	70:128\$116	51:977\$309	652:911\$053
Total	986	143:136	545:554	2.255:975	2.944:665	50:297	1.057:951	126:595\$126	84:142\$059	1.112:107\$109

Linhas exploradas pelo										
Valle do Corgo	62	13:795	-	49:020	62:815	1:422	28:502	2:818\$452	2:088\$971	26:397\$241

Linhas exploradas por											
Rede da Companhia Real		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 transitio	De sello	
Rede da Companhia Real	Leste e Norte	506	171:523	502:781	2.729:364	3.403:668	60:829	1.599:971	98:054\$954	60:158\$340	1.634:607\$556
	Ramal de Caceres	72	4:857	6:100	16:225	27:182	1:704	50:241	2:418\$902	930\$140	15:604\$380
	Ramal de Coimbra	2	20:143	87:572	264:613	372:328	4:786	55:556	571\$528	4:685\$490	8:716\$952
	Lisboa a Cintra e Torres	74	90:710	255:897	1.017:449	1.364:056	6:948	404:273	20:955\$360	8:277\$010	229:159\$412
	Torres, Figueira e Alfanellos	168	21:466	77:397	497:417	596:280	10:074	264:804	20:133\$967	9:107\$530	152:310\$948
	Santa Apollonia a Bemfica	8	95:218	224:449	799:223	1.118:890	13:400	251:177	4:743\$760	556\$250	65:247\$317
	Ramal de Cascaes	26	159:853	434:090	1.196:120	1.790:063	4:574	67:231	12:731\$279	11:624\$100	238:624\$240
	Linha Urbana	4	195:835	461:628	1.643:773	2.301:236	18:224	-	4:601\$638	17:922\$750	86:272\$554
	Beira Baixa	212	7:355	21:949	137:863	167:167	3:949	122:662	12:035\$448	5:924\$560	81:772\$575
	Setil a Vendas Novas	70	3:792	9:149	55:461	68:402	3:371	70:532	4:782\$757	960\$800	23:911\$516
Coimbra a Lousã	29	1:792	13:814	67:949	83:555	676	14:074	1:273\$994	1:327\$580	17:304\$364	
Total	1:171	772:544	2.094:826	8.425:457	11.292:827	128:535	2.900:521	182:303\$587	121:474\$550	2.553:531\$814	
Linha da Beira Alta	253	25:099	59:384	263:723	348:206	7:443	170:638	19:286\$193	8:285\$410	182:222\$731	
Total geral	1:424	797:643	2.154:210	8.689:180	11.641:033	135:978	3.071:159	201:589\$780	129:759\$960	2.735:754\$545	

Linhas exploradas por										
Porto à Povoia e Famalicão	64	88:905	883:208	-	972:113	3:031	80:140	7:464\$218	5:437\$840	107:692\$409
Bougado a Guimarães	56	53:677	289:951	-	343:628	4:060	67:301	4:626\$328	3:101\$240	66:903\$015
Santa Comba Dão a Viseu	50	4:794	12:312	51:415	68:521	1:418	17:324	2:139\$658	1:653\$700	24:615\$949
Mirandella a Bragança	80	3:285	8:253	44:817	56:355	591	20:200	2:316\$260	1:274\$440	21:689\$264
Foz-Tua a Mirandella	55	2:327	7:573	31:309	41:209	872	30:342	2:576\$268	871\$560	17:323\$653
Valle do Vouga	33	148	503	4:279	4:930	4	-	52\$217	37\$870	980\$241
Total	338	153:136	1.201:800	131:820	1.486:756	9:976	215:307	19:174\$949	12:376\$650	239:204\$531

Re										
Linhas do Estado (via larga)	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 transitio	De sello	
Linhas do Estado (via larga)	986	143:136	545:554	2.255:975	2.944:665	50:297	1.057:951	126:595\$126	84:142\$059	1.112:107\$109
Linhas do Estado (via estreita)	62	13:795	-	49:020	62:815	1:422	28:502	2:818\$452	2:088\$971	26:397\$241
Linhas das companhias (via larga)	1:424	797:643	2.154:210	8.689:180	11.641:033	135:978	3.071:159	201:589\$780	129:759\$960	2.735:754\$545
Linhas das companhias (via estreita)	338	153:136	1.201:800	131:820	1.486:756	9:976	215:307	19:174\$949	12:376\$650	239:204\$531
Total geral	2:810	1.107:710	3.901:564	11.125:995	16.135:269	197:673	4.372:919	350:178\$307	228:367\$640	4.113:463\$426

resse geral, em leito proprio, no continente do reino, no anno de 1908

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a receita e a despesa do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
129:785\$318	751:931\$513	1.340:912\$887	11:247\$110	1.352:159\$997	884:339\$788	456:573\$099	2:085\$401	710\$067	1:375\$334	0,66
198:524\$068	676:532\$764	1.527:967\$885	6:708\$620	1.534:676\$505	797:038\$820	730:929\$065	4:454\$717	2:130\$988	2:323\$728	0,52
328:309\$386	1.428:464\$277	2.868:880\$772	17:955\$730	2.886:836\$502	1.681:378\$608	1.187:502\$164				

Estado (via larga)

129:785\$318	751:931\$513	1.340:912\$887	11:247\$110	1.352:159\$997	884:339\$788	456:573\$099	2:085\$401	710\$067	1:375\$334	0,66
198:524\$068	676:532\$764	1.527:967\$885	6:708\$620	1.534:676\$505	797:038\$820	730:929\$065	4:454\$717	2:130\$988	2:323\$728	0,52
328:309\$386	1.428:464\$277	2.868:880\$772	17:955\$730	2.886:836\$502	1.681:378\$608	1.187:502\$164				

Estado (via estreita)

5:066\$209	29:945\$662	61:409\$112	57\$330	61:466\$442	47:401\$624	14:007\$488	990\$470	225\$927	764\$542	0,77
------------	-------------	-------------	---------	-------------	-------------	-------------	----------	----------	----------	------

companhias (via larga)

340:025\$589	2.071:505\$098	4.046:138\$243	3:249\$176	4.049:387\$419	1.331:582\$006	2.714:556\$237	7:996\$320	5:364\$735	2:631\$585	0,33
5:946\$112	33:572\$712	55:123\$204	20\$000	55:143\$204	61:908\$995	6:785\$791	765\$600	94\$247	859\$847	1,12
2:830\$984	10:833\$778	22:381\$714	-	22:381\$714	14:353\$866	8:027\$848	11:190\$857	4:013\$924	7:176\$933	0,64
19:131\$596	220:608\$493	468:899\$501	1:521\$200	470:420\$701	224:638\$505	244:260\$996	6:336\$479	3:300\$824	5:035\$655	0,47
41:382\$664	253:592\$363	447:285\$975	2:015\$172	449:301\$147	247:071\$146	200:214\$829	2:662\$416	1:191\$755	1:470\$661	0,55
6:945\$190	26:981\$433	99:173\$940	-	99:173\$940	49:238\$441	49:935\$499	12:396\$742	6:241\$937	6:154\$805	0,50
10:097\$658	23:333\$827	272:055\$725	99\$140	272:154\$865	222:116\$749	49:938\$976	10:463\$681	1:920\$729	8:542\$952	0,82
26:842\$397	-	113:114\$951	5:273\$542	118:388\$493	92:441\$256	20:673\$695	28:278\$737	5:168\$423	23:110\$314	0,82
22:670\$489	162:457\$888	265:900\$952	345:650\$794	612:551\$746	179:325\$458	87:575\$494	1:258\$966	413\$092	845\$874	0,67
11:141\$830	64:708\$372	99:761\$718	\$330	99:762\$048	71:467\$488	28:294\$230	1:425\$167	404\$203	1:020\$964	0,72
1:473\$278	8:054\$254	26:831\$896	-	26:831\$896	21:240\$364	5:591\$532	925\$237	192\$811	732\$426	0,77
488:487\$787	2.875:648\$218	5.917:667\$819	357:829\$354	6.275:497\$173	2.515:381\$274	3.402:283\$545				
50:957\$327	217:970\$821	451:150\$879	12:880\$040	464:030\$919	253:221\$683	197:929\$196	1:783\$205	782\$329	1:000\$876	0,56
539:445\$114	3.093:619\$039	6.368:818\$698	370:709\$394	6.739:528\$092	2.768:605\$957	3.600:212\$741				

companhias (via estreita)

8:304\$010	45:610\$686	161:607\$105	1:305\$790	162:912\$895	110:959\$200	50:647\$905	2:525\$111	791\$373	1:733\$738	0,68
11:087\$644	48:203\$674	126:194\$333	675\$270	126:869\$603	49:626\$683	76:567\$650	2:253\$470	1:367\$280	886\$190	0,39
6:276\$139	18:298\$702	49:190\$790	48:112\$903	97:303\$693	30:165\$052	19:025\$738	983\$815	380\$514	603\$301	0,61
3:249\$199	25:621\$957	50:560\$420	95:127\$025	145:687\$445	50:350\$493	209\$927	632\$005	2\$624	629\$381	0,99
4:355\$245	39:745\$405	61:424\$303	37:804\$840	99:229\$143	36:303\$455	25:120\$848	1:116\$805	456\$743	660\$062	0,59
3\$802	-	984\$043	-	984\$043	1:851\$610	867\$567	989\$464	872\$347	1:861\$811	1,88
33:276\$039	177:480\$424	449:960\$994	183:025\$828	632:986\$822	279:256\$493	170:704\$501				

sumo

328:309\$386	1.428:464\$277	2.868:880\$772	17:955\$730	2.886:836\$502	1.681:378\$608	1.187:502\$164	2:909\$615	1:204\$363	1:705\$252	0,58
5:066\$209	29:945\$662	61:409\$112	57\$330	61:466\$442	47:401\$624	14:007\$488	990\$470	225\$927	764\$542	0,77
539:445\$114	3.093:619\$039	6.368:818\$698	370:709\$394	6.739:528\$092	2.768:605\$957	3.600:212\$741	4:472\$485	2:528\$239	1:944\$245	0,43
33:276\$039	177:480\$424	449:960\$994	183:025\$828	632:986\$822	279:256\$493	170:704\$501	1:331\$245	505\$042	826\$202	0,62
506:096\$748	1.729:599\$402	9.749:069\$576	571:748\$282	10.320:817\$858	4.776:642\$682	4.972:426\$894	3:469\$418	1:769\$546	1:699\$872	0,49

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

Annos	Numero do kllometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De selio		
1877.	412	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719§209	-§-	352:026§655	47:901§746
1878.	465	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303§281	-§-	399:146§945	44:180§350
1879.	538	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896§014	-§-	452:604§449	57:156§155
1880.	577	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389§883	-§-	502:158§426	70:463§867
1881.	584	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099§567	-§-	506:780§232	78:364§431
1882.	585	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672§107	-§-	537:718§832	77:593§073
1883.	590	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500§342	-§-	545:010§377	79:832§404
1884.	598	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344§237	-§-	545:915§559	88:540§500
1885.	598	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420§167	-§-	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	2.655:287	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
1908.	936	143:136	545:554	2.255:975	2.944:665	50:297	1.057:951	126:595§126	84:142§059	1.112:107§109	328:309§386
Somma	23:809	3.339:528	8.611:232	35.173:030	47.123:790	791:278	15.625:411	2.415:757§231	1.059:762§577	23.136:622§600	5.109:478§446

(a) Nestas estações está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8¹/₄, entre Porto (Campanhã) e Ermesinde, desde 8 de novembro de 1888 tambem a extensão do communs ao trafego 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 1908

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
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	540:872\$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
1.428:464\$277	2.868:880\$772	17:955\$730	2.886:836\$502	1.681:378\$608	1.187:502\$164	2:909\$615	1:204\$363	1:705\$252	0,58
25.757:987\$148	54.004:088\$194	608:189\$086	54.612:277\$280	29.780:108\$495	24.223:979\$699				

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

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

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877.	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-§-	819:942\$660	122:043\$340
1878.	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-§-	850:472\$678	140:718\$922
1879.	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-§-	829:459\$427	170:117\$376
1880.	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-§-	866:408\$201	173:114\$738
1881.	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	58:627\$709	-§-	885:221\$535	165:614\$148
1882.	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	-§-	1.013:702\$622	184:688\$194
1883.	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	-§-	1.055:729\$884	193:437\$293
1884.	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	-§-	1.045:944\$220	202:198\$907
1885.	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	-§-	1.009:820\$013	183:433\$929
1886.	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518	226:819\$991
1887.	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$308	13:542\$020	1.356:183\$689	249:645\$422
1888.	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085	269:900\$676
1889.	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	1.641:317\$035	265:018\$118
1890.	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862	283:631\$214
1891.	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575	294:751\$286
1892.	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682	265:866\$035
1893.	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:722	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	58:236	1.233:686	124:695\$225	60:145\$130	1.833:165\$591	282:105\$885
1897.	1:325	379:899	1.492:497	5.349:247	7.221:643	60:631	1.246:516	133:173\$214	64:934\$850	1.917:764\$835	306:460\$642
1898.	1:325	549:603	2.054:696	6.250:044	8.854:343	76:569	1.276:924	142:805\$128	68:475\$830	2.093:084\$745	351:452\$000
1899.	1:325	610:835	2.314:616	6.009:308	8.934:759	78:489	1.579:630	152:637\$033	76:793\$890	2.219:415\$115	362:552\$480
1900.	1:325	630:028	2.371:612	6.147:526	9.149:166	79:518	1.791:052	160:578\$842	103:484\$600	2.300:803\$556	375:396\$966
1901.	1:325	661:138	2.439:140	6.578:304	9.678:582	83:832	1.844:606	166:801\$678	103:766\$000	2.356:944\$725	382:378\$530
1902.	1:325	659:362	2.376:406	6.691:788	9.727:556	105:986	2.334:897	169:975\$997	105:035\$210	2.410:263\$330	424:853\$294
1903.	1:325	699:618	2.486:338	7.146:848	10.332:804	125:692	2.603:744	176:595\$723	108:192\$410	2.463:038\$238	421:587\$979
1904.	1:395	757:243	2.294:201	7.675:075	10.726:519	107:793	2.643:265	189:340\$268	115:169\$970	2.618:270\$104	465:843\$641
1905.	1:395	763:443	2.313:544	7.728:185	10.805:172	119:993	2.720:802	193:149\$976	120:203\$320	2.692:178\$398	497:457\$371
1906.	1:395	700:502	1.982:570	8.151:915	10.834:987	122:892	2.938:652	197:995\$333	122:561\$450	2.694:402\$071	509:589\$058
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
1908.	1:424	797:643	2.154:210	8.689:180	11.641:033	135:978	3.071:159	201:589\$780	129:759\$960	2.735:754\$545	539:445\$114
Somma	34:860	12.802:044	38.564:352	118.537:334	169.903:730	1.909:144	42.738:222	3.785:337\$487	1.614:301\$200	55.181:911\$434	9.690:238\$262

(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

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1908

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
919:567,610	1.861:553,610	19:619,145	1.881:172,755	569:604,339	1.291:949,271	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	0,35
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	5.978:061,322	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
3.093:619,039	6.368:818,698	370:709,394	6.739:528,092	2.768:605,957	3.600:212,741	4:472,485	2:528,239	1:944,245	0,43
58.605:103,263	123.477:252,959	8.746:405,633	132.223:658,592	52.740:275,350	70.736:977,609				

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

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877 . .	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-	-	42:942\$700	1:071\$000
1878 . .	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-	-	39:626\$460	1:076\$280
1879 . .	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-	-	37:287\$570	1:037\$570
1880 . .	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-	-	34:599\$470	1:271\$620
1881 . .	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-	-	44:292\$390	4:850\$265
1882 . .	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-	-	46:112\$060	5:683\$060
1883 . .	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-	-	47:856\$736	5:765\$096
1884 . .	88	44:661	340:244	-	384:905	4:823	24:613	-	-	80:176\$699	11:050\$405
1885 . .	91	53:954	354:315	-	408:269	3:933	34:888	-	-	78:675\$926	9:915\$978
1886 . .	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-	1:145\$490	83:689\$203	9:807\$305
1887 . .	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346\$583	1:291\$420	93:012\$414	12:902\$553
1888 . .	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	104:563\$843	12:836\$616
1889 . .	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839	12:043\$774
1890 . .	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049	15:152\$891
1891 . .	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$210	125:026\$506	18:422\$905
1892 . .	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899\$617	3:506\$340	121:204\$609	18:761\$656
1893 . .	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936	14:821\$213
1894 . .	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484\$176	3:808\$580	121:926\$877	16:320\$291
1895 . .	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963\$656	4:116\$740	128:983\$224	16:168\$602
1896 . .	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470\$495	5:257\$150	137:433\$560	17:352\$505
1897 . .	203	93:921	674:407	59:144	827:472	6:646	92:924	11:437\$132	5:812\$850	147:580\$555	18:137\$090
1898 . .	203	91:632	729:854	58:224	879:710	8:558	97:305	11:581\$971	6:137\$080	150:099\$861	22:660\$407
1899 . .	203	81:277	723:308	58:503	863:088	7:994	116:898	11:770\$182	6:696\$020	143:158\$470	22:324\$054
1900 . .	203	96:058	840:890	62:763	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
1908 . .	338	153:136	1.201:800	131:820	1.486:756	9:976	215:307	19:174\$949	12:376\$650	239:204\$531	33:276\$039
Somma	5:054	2.338:318	18.342:259	1.378:486	22.059:063	179:288	2.667:598	225:610\$691	148:306\$860	3.858:550\$062	506:663\$019

(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 1908

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego.
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
6:627,613	50:641,313	316,5025	50:957,338	36:637,788	14:003,525	1:808,618	500,5126	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	53:602,675	11:881,157	1:148,839	208,441	940,398	0,82
17:491,959	108:719,063	854,290	109:573,353	76:990,413	31:728,650	1:235,444	360,553	874,891	0,71
22:291,216	110:883,120	1:347,580	112:230,700	79:055,936	31:827,184	1:218,495	349,749	868,746	0,71
23:515,005	117:011,513	1:286,500	118:298,013	80:916,183	36:095,330	1:285,841	396,652	889,189	0,69
29:509,950	135:424,917	16:599,951	152:024,868	87:700,899	47:724,018	1:289,761	454,515	835,246	0,65
44:331,313	161:731,772	60:710,657	222:442,429	118:684,717	43:047,055	1:107,752	294,843	812,909	0,73
50:049,856	170:442,469	60:271,654	230:714,123	117:844,663	52:597,806	1:167,414	360,259	807,155	0,69
50:428,164	180:546,104	65:520,667	246:066,771	113:736,575	66:809,529	1:195,669	442,447	753,222	0,63
59:938,115	203:387,526	122:996,836	326:384,362	134:388,317	68:999,209	1:037,692	352,037	685,655	0,66
67:266,276	207:232,541	121:461,602	328:694,143	128:493,760	78:738,781	1:057,308	401,728	655,580	0,62
75:108,899	211:011,048	120:981,618	331:992,666	127:853,907	83:157,141	1:055,055	415,786	639,269	0,61
69:010,526	207:257,694	123:713,599	330:971,293	131:411,419	75:846,275	1:026,028	375,477	650,551	0,63
72:655,546	217:807,372	122:675,061	340:482,433	131:697,574	86:109,798	1:078,254	426,286	651,968	0,60
76:052,891	230:838,956	122:869,245	353:708,201	131:138,660	99:700,296	1:142,767	493,566	649,201	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
177:480,424	449:960,994	183:025,828	632:986,822	279:256,493	170:704,501	1:331,245	505,042	826,202	0,62
2.230:616,833	6.595:829,914	2.472:048,009	9.067:877,923	3.994:003,708	2.601:826,206				

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

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

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877.	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	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	-\$-	1.648:596\$997	279:034\$793
1884.	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	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	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888.	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889.	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890.	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891.	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892.	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	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.	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836\$608	113:474\$220	2.874:730\$342	490:755\$682
1898.	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355\$862	119:271\$500	3.062:450\$510	563:459\$117
1899.	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649\$160	130:524\$570	3.162:245\$437	582:302\$118
1900.	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754\$980	174:735\$510	3.345:842\$804	608:200\$123
1901.	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552\$249	178:054\$590	3.418:461\$575	644:737\$759
1902.	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	156:152	3.288:590	290:031\$449	185:139\$483	3.502:618\$788	714:160\$598
1903.	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315\$181	191:778\$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
1908.	2:810	1.107:710	3.901:564	11.125:995	16.135:269	197:673	4.372:919	350:178\$307	228:367\$640	4.113:463\$426	906:096\$748
Somma	64:177	18.518:783	65.517:843	155.215:675	239.252:301	2.882:385	61.124:870	6.427:638\$837	2.826:755\$015	82.235:689\$096	15.316:820\$218

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

(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 1908

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
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
2.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	2:701\$200	1:517\$972	1:183\$228	0,44
2.508:500\$438	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	2:624\$392	1:341\$645	1:282\$747	0,49
2.200:977\$016	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	2:399\$753	1:123\$026	1:276\$727	0,53
2.339:224\$973	5.195:483\$201	563:481\$655	5.758:964\$856	2.736:746\$307	2.458:736\$894	2:258\$906	1:069\$016	1:189\$890	0,53
2.416:019\$031	5.312:300\$817	592:023\$211	5.904:324\$028	2.641:973\$458	2.670:327\$359	2:276\$050	1:144\$099	1:131\$951	0,50
2.404:400\$637	5.306:761\$734	626:589\$801	5.933:351\$535	2.698:773\$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	673:442\$000	7.588:352\$494	3.375:209\$936	3.539:700\$558	2:927\$565	1:498\$603	1:428\$962	0,48
3.454:244\$147	7.408:287\$074	645:361\$777	8.053:648\$851	3.690:265\$444	3.718:021\$630	3:124\$541	1:568\$123	1:556\$417	0,49
3.715:712\$714	7.778:912\$048	616:083\$701	8.394:995\$749	3.807:819\$198	3.971:092\$850	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\$915	8.805:470\$232	506:562\$251	9.312:032\$483	4.292:344\$681	4.513:125\$551	3:546\$303	1:817\$610	1:728\$693	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
4.729:509\$402	9.749:069\$576	571:748\$282	10.320:817\$858	4.776:642\$682	4.972:426\$894	3:469\$418	1:769\$546	1:699\$872	0,49
86.654:136\$893	184.206:646\$207	11.826:745\$259	196.033:391\$466	86.612:477\$825	97.594:168\$382				

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