

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

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

Redactores: Madrid, **D. Juan de Bona**; Bruxellas, **Alb. Urban**, Eng.; Rio de Janeiro, **Hippolyte de Baère**, Eng.

REDACÇÃO—Rua do Loreto, 43—LISBOA

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Mappas estatísticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1887 até 31 de dezembro de 1892.

SUMMARIO

Caminho de ferro funicular por R. Mesnier de Ponsard.
Carta do Brazil por Hyppolito de Baère.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official.
Importante estatística.
A batalha das flores em Lisboa.
Viação acelerada em Portugal, por F. Augusto Pimentel, (conclusão).
A Fundição do Ouro.
Caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal.
Os negocios da companhia real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.
Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.
Horario dos comboios em 1 de abril.
Commercio Portuguez.
Cooperativa Industria Social.
O Freio de Vacuo Automatico.
Companhia de Moçambique.
A proposito da tracção electrica.
Linhas portuguezas—Valle do Vouga—Viação no Funchal.
Linhas hespanholas—Catalayud Teruel—Sagunto—Oeste de Hespanha—Caminho de ferro electrico.
Linhas estrangeiras—França—Suissa—Republica Argentina.
Arrematações.
Avisos de serviço.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Annuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

Caminho de ferro funicular

Em plano inclinado, entre as ruas de Ferreira Borges, na zona baixa, e de S. João na zona alta da cidade de Coimbra.

A cidade de Coimbra é, pela sua posição topographica, um nucleo povoado importante, onde, para as conveniencias de transporte, se torna necessario recorrer aos processos de viação em forte rampa, hoje postos em pratica para a commodidade publica, em toda a parte onde o accidentado do terreno difficulta o desafogado transito dos habitantes ou forasteiros.

A cidade de Coimbra, encimada pelos paços da Universidade, desenrola-se pela vertente fortemente inclinada d'uma collina, até as margens do Mondego, e o accesso entre os extremos, que constituem a cidade alta e a cidade baixa, effectua-se por tão difficeis vere-

das, que basta para a definição do incommodo trajecto o nome característico de rua de Quebra Costas, dado a uma parte do mesmo, devido á difficuldade de se conservar o transeunte equilibrado, na forte rampa correspondente.

Reclamando-se pois, em vista da sua especial situação, e em attenção não só á importancia propria da cidade, como tambem á que lhe advem da população fluctuante, um processo commodo para vencer a differença de nivel principal entre a cidade alta e a cidade baixa, e ao mesmo tempo servir qualquer ponto do trajecto entre os extremos, tratamos de passar em revista os principaes methodos, hoje em uso, de transporte em fortes rampas, determinando aquelle que mais conviria adoptar para, com economia e segurança, resolver o problema relativo a Coimbra.

A opinião publica impõe, como linha principal a seguir, um trajecto partindo das immedições do Arco de Almedina, passando pelo largo da Sé Velha, e terminando o mais proximo possivel do Largo da Feira. De facto é este trajecto o mais central, e o que maiores suffragios deverá reunir, não se oppondo á sua realisação economica a natureza topographica do mesmo trajecto.

Posto que este não seja dos mais apropriados, conseguimos resolver, com ligeiro artificio, a questão, e determinar uma directriz satisfazendo ás condições impostas, sem contrariar as condições technicas d'um methodo effcaz para o bom serviço do plano inclinado.

O mais economico e simples de exploração, entre os meios de vencer fortes rampas, é o conhecido pela denominação de *plano inclinado funicular bis-auto-motor*, caracterisado, em principio, por um cabo passando na garganta d'uma roldana, fixa no extremo superior da linha, e em cujos extremos se prendem dois carros, determinando-se o comprimento do cabo por forma que, estando um carro na estação superior, o seu conjugado pelo cabo esteja na inferior.

Desce um carro e simultaneamente sobe o outro cruzando-se ambos no meio da via. Este processo é excellente toda a vez que a linha, a partir do meio, possa construir-se com rampas sensivelmente eguaes, e egualmente distribuidas; e que, na generalidade, a directriz seja sensivelmente recta: então, e seja qual fôr a inclinação, a exploração torna-se sobremaneira economica e facil; a duração do material é em extremo prolongada; desaparecem as exigencias de pessoal com aptidões fóra do vulgar; dispensam-se todos osapparelhos e mecanismos delicados que exigem cuidadosas verificações; e finalmente resumem-se com solidez e segurança os meios de garantia para salvaguardar de todo e qualquer perigo os passageiros transportados.

E' um projecto d'este genero que elaborámos para Coimbra, como passamos a descrever.

A linha divide-se em tres traineis differentes com as inclinações seguintes, a partir do extremo inferior: um

trainel de 29 ‰; outro de 12 ‰ e o ultimo com 19 ‰: sendo os comprimentos d'estes traineis sensivelmente de 98,^m 157,^m e 98,^m (estes valores são approximados e qualquer alteração nos mesmos pôde ser compensada no systema mechanico.) A estação inferior desemboca immediatamente na rua de Ferreira Borges, quasi em frente ás escadinhas que conduzem á praça do Commercio. A linha sóbe depois, em excavação de 3 metros de largura, cortando a rua de Sub-Ripas, cujo transito ficará restabelecido por meio d'uma *passerelle*, debaixo da qual poderá livremente passar o carro. Continuando, a linha entra no largo da Sé Velha, onde se dá o cruzamento dos carros; este não pôde ser deslocado, e a sua disposição já está reduzida ao minimo exigivel. Por um lado a garganta, formada pelo angulo da casa da rua das Covas e as escadas da Sé Velha, não permite levar o cruzamento mais acima o quanto seria necessario para conseguir collocar a estação superior mesmo na Feira, ficando o carro sobre um trainel conveniente. Por outro lado, para livrar completamente o cruzamento da garganta, seria necessario levar a estação superior tão longe, no largo da Feira, que ficaria sensivelmente em horizontal, e não haveria declive para determinar, pela gravidade, o desequilibrio dos carros, nas estações extremas, visto ser a tracção effectuada utilizando-se o peso d'agua como motor.

A situação do cruzamento, pelo contrario, fica bem definida no largo da Sé Velha, estabelecendo-se ali uma paragem, ou estação, para o serviço da zona media da cidade, cuja cintura pôde considerar-se á altura do mesmo largo. Para a boa harmonia d'esta situação e ao mesmo tempo muito racional e simples determinação de todo o systema, ficará a estação superior situada em frente á rua das Colchas, logo á nascença do sensível patamar que constitue o seguimento da rua de S. João.

A posição da estação superior, assim determinada, é excellente debaixo de todos os pontos de vista, e permite uma construcção e exploração tão faceis como economicas do caminho de ferro funicular.

Estabelecer a estação superior, alguns metros mais acima, no largo da Feira, transformaria as condições technicas e financeiras do systema, onerando-as em valores fóra de proporção com a vantagem do vencimento de mais alguns metros.

Propomos, pois, a acceitação do projecto que apresentamos, deixando para mais tarde, se a prosperidade da empresa o permittir, estabelecer a estação superior no largo da Feira, para o que não será necessario alterar o serviço do funicular, durante as construcções supplementares necessarias.

O systema adoptado é, como dissemos, o systema em plano inclinado funicular bis-auto-motor, conhecido, de roda dentada e cremalheira.

O processo de tracção é ministrado por agua actuando como motor pela gravidade.

O regulamento de velocidade effectua-se pela acção de freios, manobrados pelos guardas correspondentes, moderando o andamento das rodas dentadas.

Alem dos freios manuaes, que só por si immobilizam os carros com carregamento completo, e desligados do cabo, teem os mesmos carros freios contrapesos que funcionam automaticamente quando a fractura do cabo se dê accidentalmente. Estes mesmos freios auto-motores pôdem funcionar desengatando-se pela acção do conductor, quando uma paragem repentina seja exigivel sem que a fractura do cabo tenha tido lugar.

O reservatorio para a agua, em cada carro, está si-

tuado no tejadilho, e aquella é-lhe fornecida por uma grua situada na estação superior.

As rampas extremas sendo differentes, e a da estação superior sendo menor que a da estação inferior, adiciona-se ao carro situado na estação superior uma zorra, cujo peso é determinado por fórmula que, somado ao peso do carro com o seu reservatorio cheio de agua, dê uma componente parallela equilibrando a componente parallela do carro situado na estação inferior com o seu reservatorio tambem cheio d'agua.

Assim estará o systema, nos extremos da linha, equilibrado.

Tomando então logar nos carros os passageiros ascendentes e descendentes, o guarda freio do carro ascendente colloca-se na plataforma da frente do seu carro, e, por meio da alavanca que encontra ao seu alcance, abre a valvula do reservatorio, e deixa escoar agua até que os carros se ponham em andamento, momento em que fecha a valvula.

Logo que o carro descendente chega ao extremo da sua rampa o ascendente chega ao cimo da sua, (eis porque é conveniente que as rampas sejam eguaes); e então os dois carros entrando em rampas eguaes, a zorra contrapeso já não é precisa, e por isso pára, detida por uma espera disposta para isso, no trajecto. Os dois carros continuam em seguida egualmente n'uma rampa commum; mas depois, quando o descendente entra na rampa de 29 ‰, o ascendente entra na de 19 ‰, leva adiante de si a zorra-contrapeso e equilibra o carro descendente na sua rampa de 29 ‰.

D'esta maneira, e por este artificio, remedeia-se muito simplesmente a deficiencia topographica das rampas, da qual a menor alteração era impraticavel.

Fica consubstanciado n'esta breve exposição, o que caracteriza essencialmente e baseia em principios, o systema proposto para Coimbra, e de cujo bom funcionamento estamos seguros.

O conhecimento hoje classico do processo que apresentamos e que no paiz tantos exemplares conta, dispensa-nos de maiores desenvolvimentos, convencidos como estamos de que basta descrever summariamente o methodo geral, para obter a sancção publica. Accrescentaremos ainda que, na forma actual e particular da realisação, se introduziram todos os melhoramentos, que uma pratica de muitos annos tem aconselhado para levar ao extremo da perfeição, com os recursos de que hoje dispomos, o systema offerecido para Coimbra.

Daremos comtudo brevemente uma descripção detalhada e completa, acompanhada de todos os desenhos cotados e mais documentos technicos, para intelligencia dos melhoramentos interessantes de que dotamos, na sua feição especial, o caminho de ferro funicular de Coimbra, e para ella chamaremos a attenção e a critica dos investigadores, pedindo todo o rigor no juizo, temperado pela indulgencia dispensavel ao estudo e boa vontade, que substituem os recursos intellectuaes tão limitados do auctor d'este trabalho.

R Mesnier de Ponsard.

Carta do Brazil

Rio de Janeiro, 8 de março de 1894.

Após o cambio a 9 ‰, os tres flagelos, que impedem quasi tudo, são: a revolta da esquadra... que principiou ha seis mezes; a febre amarella, epidemia que está terrivel este anno, — morrendo centenas de pessoas

cada dia, das quaes os dois terços são estrangeiras,— e, emfim, a falta d'agua no Rio de Janeiro, não da agua do ceu, que tanto tambem tem faltado, mas da agua d'alimentação, a que obrigou o nosso importante e illustrado collega *O Paiz* a encetar campanha diaria, reclamando providencias, contra este novo ou já antigo flagelo que mais se agrava cada dia.

Não é a primeira vez que a agua falta n'esta capital — e, ha alguns annos, um illustre meu collega, professor na Escola de Minas de Ouro Preto, prestou um relevante serviço, trazendo em poucos dias, por meio de tubagens ou caleiros de madeira, fartura d'agua ao Rio de Janeiro. Mas nesse tempo a povoação da capital era de 400 a 500 mil habitantes — hoje a povoação é de cerca de um milhão de habitantes, e o serviço de abastecimento acha-se no mesmo estado. E' de suppôr que a Intendencia Municipal e a Prefeitura tomem as devidas providencias mandando captar novos mananciaes, que são numerosos e a pouca distancia.

*

Foram inaugurados no dia 1 do mez passado os trabalhos de locação e construcção da estrada de ferro do Peçanha ao Araxá, no Estado de S. Paulo.

*

Mandou-se pagar á Companhia Metropolitana, no Estado de S. Paulo, a quantia de lib. 6.140.16,3, por passagens fornecidas a immigrants vindos no vapor *Aquitaine*, sendo-lhe imposta a multa de lib. 100, por estar evidenciada a infracção das clausulas do contracto.

*

Foram approvadas as novas tarifas da estrada de ferro de Santos a Judiahy, propostas pela S. Paulo Railway Company, em substituição das que vigoravam.

*

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina começou desde 15 o pagamento dos juros de suas *debentures* de lib. 50.

*

O Banco Constructor do Brazil, proprietario de grande numero de predios, e que mantém em Petropolis pessoal sufficiente para os melhoramentos, vae, logo que cheguem osapparelhos, illuminar a cidade a luz electrica.

*

Por decreto de 20 de fevereiro declarou-se caduca a concessão para a construcção, uso e gozo da estrada de ferro da Tijuca no Rio de Janeiro.

*

Na estatística geral, publicada pelo Ministerio de Viação e Industria, lê-se que o governo do Brazil tem compromisso de garantia de juros com 29 estradas de ferro nos differentes Estados da União.

A maxima do capital garantido é de 74.194.170.000.

Ha ainda perto de 2.000 kilometros de estradas de ferro concedidas, com garantia de juro, mas que as más circumstancias actuaes não permitem construir.

Hippolyto de Baère.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 27 de março de 1894.

Não encontrou na Belgica grande confiança o boato propalado que attribuia ao governo o proposito de com-

prar ao caminho de ferro do Norte Belga e ao Liégeois-Limbourgeois as suas linhas estrategicas.

No nosso paiz espalha-se de vez em quando este boato e o da compra dos caminhos de ferro do Grande Central Belga. Os leitores dos jornaes, que já teem lido e relido estas noticias, saudam-as como a um velho conhecimento.

Olá, dizem elles, então outra vez de volta!...

Petit bon homme vit encore?

E divertem-se a vel-o correr por essa sociedade fóra... Algumas vezes é no campo dos especuladores que reaparece; outras no dos theoricos da defesa nacional.

E assim anda de cá para lá entre os dois, n'uma roda viva.

Não sei de que lado veiu agora. A discussão militar, que fez barulho na semana passada, talvez favoreceu a nova saída, ou ainda a noticia de que o governo se oppunha ao estabelecimento do caminho de ferro de Malmédý e Stavelot.

Nos centros militares, como entre os homens do officio, está geralmente consagrado que ainda que houvesse perigo, o medo é exagerado, e que a Belgica em caso de guerra achar-se-hia prevenida pelas leis contra as companhias concessionarias, no caso de estas recusarem o material e linhas para a nossa defesa; que o governo tem, em todos os casos, meios de assegurar a defesa, attendendo a necessidades mais urgentes...

Não é provavel que o Gabinete se lance n'uma tão arriscada empresa; tão dispendiosa e delicada sob o ponto de vista das relações com os nossos vizinhos.

Ainda nos devemos lembrar do negocio do caminho de ferro Grande Luxemburgo...

Vou resumil-o para os seus compatriotas:

Era no dia seguinte ao da batalha de Sadowa. Napoleão III, que tinha deixado destruida a Austria, procurava alcançar da Prussia victoriosa o pagamento da sua neutralidade. Tinha-lhe successivamente reclamado, sem se importar de mais nada, a margem esquerda do Rheno, comprehendendo a Belgica; a constituição das provincias rhenanas em um reino neutro; emfim o Grande Ducado de Luxemburgo.

E para pôr este ultimo premio de consolação ao abrigo da garra imperial, os paizes signatarios dos tratados de 1839, reunidos de novo em Londres, acabavam de proclamar a neutralidade do Luxemburgo.

N'esta situação mediocrementemente animadora para nós, Napoleão III — vencido e enraivecido — apresentou um projecto de venda ao caminho de ferro do Este francez da linha ao de Bruxellas Luxemburgo, então explorada pela companhia fundadora.

D'isto se vê o projecto.

A França, possuindo agora a Alsacia, estabelecia assim da ponta extrema S. E. á capital, uma linha de invasão completa, fazendo com o caminho de ferro Norte Belga um grande X. A um signal dado em Paris poderíamos ser invadidos de *pantalons rouges*, em vinte e quatro horas.

O ministerio fez immediatamente saber que se oppunha á venda, e, usando do seu direito, tomou o caminho de ferro Grande-Luxemburgo para o Estado.

Mas o negocio tinha sido admiravelmente imaginado. A maior parte das accções da Sociedade estavam nas mãos dos inglezes. Estes cujo interesse era a execução do tratado concluido com o caminho de ferro do Este recorreram para o seu governo. Era com isto que contava a malicia das Tulherias.

Foi a mais penosa das difficuldades aqui evitar o golpe.

Por felicidade o gabinete inglez viu claro e renun-

ciando a defender o interesse particular dos seus compatriotas — caso raro — reconheceu á Belgica, por uma declaração solemne, o direito de proceder segundo a sua vontade.

Sómente então começou, com a diplomacia pessoal das Tulherias, esta negociação, tão longa e tão difficil, em que a habilidade de Mr. Frère Orban acabou por ganhar a causa, e salvar o nosso paiz.

O nosso governo atrever-se-hia a lançar-se n'uma operação difficil, que daria logar a Deus sabe quantas interpretações e quantos embaraços?

É muito duvidoso.

O boato da compra dos caminhos de ferro não tem feito senão passar... Adeus até á vista...

*

No dia 14 de abril proximo reunir-se-ha em St. Petersburgo uma conferencia internacional de caminhos de ferro, afim de fixar novas tarifas para o transporte de mercadorias nos caminhos de ferro germano-russos e o transito russo-germano-franco-belga.

*

A direcção dos caminhos de ferro belgas porá brevemente em adjudicação 60 lotes de carvão para locomotivas, de 5:000 kilos pouco mais ou menos.

A mesma administração fará tambem em breve a arrematação de 1.700 toneladas de coke.

*

Dois lotes de briquettes foram respectivamente adjudicados por francos 17,10 e francos 17 aos *Agglomérés de Couillet* e ás *Usines Hénin*.

*

A sociedade Cockerill acaba de receber uma encomenda de 24 locomotivas para a India, por preços bem remuneradores, segundo me disseram.

*

Resolveu-se fazer uma redução proporcional á distancia percorrida para os transportes de carvão.

Esta redução varia de 1 a 28 centimos para 11 a 25 kilometros, e sóbe a 50 centimos para 25 kilometros e mais. É applicavel desde o primeiro de abril para os transportes maiores de 50 toneladas.

*

A nova redução nos preços dos transportes de combustiveis será muito favoravel para os carvões do Borinage, destinados a Charleroi e consumidos pelas fabricas de vidraria e de metallurgia.

As bases da nova tarifa são as seguintes:

	4.ª classe	Novo baremo
Gastos fixos.....	0,50	0,40
Preços variaveis:		
De 1 a 10 kilos	0,06	0,05
» 11 a 25 »	0,06	0,04
» 26 a 75 »	0,04	0,04
» 76 a 100 »	0,02	0,02
» 101 a 350 »	0,01	0,01
» 351 e mais	0,02	0,02

*

O valor do material de tracção dos caminhos de ferro do Estado Belga era em 31 de dezembro de 1893 no districto de Liège 29:630.387 fr.; no de Gand, 19:322.876; no de Bruxellas, (meio dia) 17:454.500; no de Mons, 23:004.292; no de Namur, 28:321.634, o que prefaz um total de 117:733.779 francos que representam o valor de 2.000 locomotivas e 1.300 *tenders* que percorrem as linhas do Estado Belga.

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

A *parte official* d'este numero é constituida pelo anexo que damos com elle, constando dos mappas estatisticos elaborados pela Repartição de Caminhos de ferro do ministerio das obras publicas, sobre o *Trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1892*.

N. da R.

Importante estatistica

Os mappas estatisticos, que hoje damos como anexo sobre o trafego de todas as linhas portuguezas, são de um incontestavel valor para quantos se interessam por esta industria.

Era enorme a falta que fazia, a quem tem que estudar qualquer assumpto relacionado com a viação accelerada do paiz, uma estatistica do trafego das differentes linhas.

Muitas vezes, para se obter um determinado dado, a busca era desanimadora, e raro se conseguia que os elementos de estudo em uma linha pudessem jogar com os de outra, porque cada uma tem o seu systema de escripturação e de estatistica e porque estas publicações andam muito atrasadas, nas linhas do Estado, e nas das companhias não são feitas para o publico que só nos esclarecimentos publicados nos relatorios das assembléas geraes encontrava algumas cifras.

O trabalho do sr. engenheiro Perfeito de Magalhães acode a esta falta e tem ainda a vantagem de ser perfeitamente auctorizado, não só por ser official, como porque, sabido o nome do seu auctor, é isso bastante para que a obra mereça a mais absoluta confiança pela sua exactidão.

D'esta interessante estatistica resaltam varios pontos que merecem menção especial e aos quaes nos referiremos n'um artigo que hoje temos que deixar para outro numero para dar logar na parte editorial ao artigo do nosso querido amigo sr. Mesnier.

O que não podemos deixar de fazer desde já é felicitar o sr. Perfeito de Magalhães pelo seu trabalho, que reputamos um excellente serviço prestado no desempenho do seu cargo.

A Batalha das flores em Lisboa

Parece á primeira vista que o assumpto da festa que no dia 27 se realisou em Lisboa, na Avenida da Liberdade, é improprio de ser tratado nas columnas de um jornal como este.

Não o consideramos assim, attento o ponto de vista sob o qual encaramos esse facto, e por isso lhe dedicaremos algum espaço.

Vendo despreoccupadamente a festa que uma benemerita commissão de senhoras, capitaneadas pela familia real, organisou em Lisboa, considerando-a sem enthusiasmos mas tambem sem espirito pessimista, devemos concordar que a batalha das flôres, se não foi o festival mais notavel que se tem feito na capital, tambem não deixou de ser uma festa brilhante, cheia de fino gosto, correcta em todos os seus detalhes, bem organizada, distincta, digna de uma cidade.

Nem uma nota discordante lhe empañou o brilho... não dizemos bem; uma circumstancia a prejudicou

enormemente, mas d'essa não tem culpa a comissão organisadora, porque estava fóra da sua alçada e tão longe como a distancia que vae do espirito das sympathicas promotoras, que desejava n'aquelle dia um tempo primaveral, como o que ha uns bons tres mezes tinhamos gosado, aos astros que parece se combinaram para, com o seu aspecto carrancudo e as suas bategas d'agua, verdadeiramente extraordinarias, transtornar o melhor da festa.

Mas se nós, como se viu, temos todos os elementos para realizar estes festejos, não vemos razão para que elles não entrem nos nossos costumes.

Temos copiado do estrangeiro tanta coisa má, não seria demais imitar tambem esta que tem a rara qualidade de ser boa nos seus principios, no seu meio e nos seus fins.

Eis o lado porque vemos a questão.

Nice attrahe todos os annos, com os seus folguedos carnavalescos, milhares de estrangeiros, muito particularmente do norte da Europa. Porque? Porque o habitante dos paizes frios e ennevoados, deseja gosar uns dias aquelle bello clima temperado; elle que adora as flôres vae a Nice admirar-as em graciosos conjuntos, em movimentado combate, nas mãos mais aristocraticas das damas nicensas.

Porque não reproduzir aqui annualmente essa agradável diversão, dando-lhe todo o brilhantismo possível, de fôrma a, de anno para anno, a tornar mais notavel no paiz e no estrangeiro?

O que nos faltava até hoje? O bom criterio para a organisar? Já vemos que ha quem o tenha e em subido grau.

Uma das condições mais importantes para o bom exito, e mais difficeis de introduzir no nosso paiz era separar a batalha das flores dos combates ainda um pouco brutaes do carnaval.

Não se póde atirar com violetas a quem nos joga com embrulhos de areia ou terra. Raros teem o arrojo de fazer preparar uma equipagem brilhante e luxuosa para que lh'a sugem ao primeiro passo que dão na rua. Além d'isso o carnaval é, em geral, chuvoso; o tempo frio não permite as ridentes *toilettes* primaveraes.

A batalha das flores tem que ser no mez de abril e o dia 1.º d'esse mez em que, para mais, já ha uns certos resaibros de gracejos que se trocam (costume tambem importado da França) parece-nos perfeitamente proprio.

Estabeleça-se, pois, a batalha annualmente em 1 de abril, como festa da nossa sociedade em favor dos pobres; prepare-se com antecedencia, annuncie-se no paiz e no estrangeiro, como se faz em Nice, por meio de grandes cartazes illustrados, por annuncios nos jornaes mais elegantes; organisem-se viagens economicas, primeiro dos principaes pontos do paiz, mais tarde desde Madrid, Paris, Londres, etc.; e não nos diga o leitor que estamos phantasiando se lhe dissermos que *alguns* viajantes europeus virão visitar-nos.

A distancia de S. Petersburgo a Nice é maior que a de Paris a Lisboa, e não são poucos os que veem da capital da Russia ás festas da princeza do Mediterraneo.

Estão-se organisando, já com uma certa frequencia, viagens de recreio pela Europa em que o nosso paiz é incluído como ponto a visitar.

A realisação da batalha das flores será mais um attractivo.

O primeiro passo está dado. No que se fez agora pouco, bem pouco, haverá a modificar. A Avenida da Liberdade apresentava por vezes o aspecto do Passeio dos Inglezes na bella cidade do Paillon.

E quando uma festa n'este genero entrar por completo nos nossos habitos, quando a acompanharem com

outros festejos, como concertos, bailes, uma corrida de cavallos, regata no Tejo, etc., a nossa capital terá mais um bom attractivo para ser apreciada.

Viação acelerada em Portugal

(Conclusão do n.º 150)

Caminhos de ferro de via estreita

Caminho de ferro do Porto, pela Póvoa de Varzim a Villa Nova de Famalicão

Esta linha, partindo da cidade do Porto, segue pela beira-mar até a Póvoa de Varzim, de onde se inflecte sobre Villa Nova de Famalicão, ligando-se com a linha ferrea do Minho.

As suas condições technicas de planta e perfil vão condensadas nos quadros seguintes.

Foi construída e é explorada sem encargo algum para o estado.

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectas.....	46:136,98	80,57
Curvas com raios de 100m.....	151,80	0,26
De 100 a 200 metros.....	1:737,00	3,03
» 200 » 300 »	4:575,58	8,00
» 300 » 400 »	2:448,00	4,26
» 400 » 500 »	1:475,71	2,57
Superiores a 500 metros	750,15	1,31
Total.....	57:275,22	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes.....	13:644,58	23,80
Declividades de 0m,000 a 0m,005..	4:310,26	7,35
De 0m,005 a 0m,010.....	8:617,08	15,04
» 0m,010 » 0m,015.....	7:912,90	13,81
» 0m,015 » 0m,0238.....	22:790,40	39,40
Total.....	57:275,22	—

A largura da via é de 0m,90, entre as bordas interiores dos carris, e a da plataforma de 3m,50 em aterro, e de 4 metros em escavação.

Tem dezeseite estações.

Movimento

Em 1890 o movimento de passageiros foi de 351:286 e de 18:880 toneladas de mercadorias em pequena velocidade.

O producto bruto foi em 1890 de 7:870 francos por kilometro, e o coefficiente de exploração de 58,91.

As tarifas geraes são de:

0,15 francos por kilometro para a 1.ª classe.

0,088 francos por kilometro para a 2.ª classe.

Caminho de ferro de Bougado a Guimarães

A linha ferrea de Bougado a Guimarães tem a sua origem na estação da Trofa, caminho de ferro do Minho, e seguindo o valle do Ave serve a villa de Santo Thyrsó, e a estação balnear de Vizella, inflectindo-se em seguida para Guimarães seu terminus.

Foi construída e é explorada pela companhia do Bougado sem encargo algum para o estado.

As suas condições technicas são condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA		
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens
Rectas.....	18:397,10	55,52
Curvas com raios de 200m.....	6:096,36	18,39
De 200 a 300 metros.....	2:653,73	8,00
» 300 » 500 »	3:511,64	10,60
Superiores a 500 metros.....	2:476,57	7,49
Total.....	33:135,40	—

PERFIL		
Extensões	Metros	Percentagens
Horizontaes.....	6:419,06	19,07
Declividades de 0m,000 a 0m,005..	6:455,49	19,48
De 0m,005 a 0m,010.....	8:595,53	25,92
» 0m,010 » 0m,015.....	4:587,54	13,24
» 0m,015 » 0m,019.....	7:077,78	21,69
Total.....	33:135,40	—

A largura da via é de 1 metro e a da plataforma de 3m,60 em escavação.

Tem quatorze estações.

Movimento

No anno de 1890 foi de 177:792 passageiros e de toneladas 634,631 em pequena velocidade.

As tarifas geraes são de:

0,116 francos por kilometro para a 1.^a classe.

0,064 francos por kilometro para a 2.^a classe.

O producto bruto kilometrico em 1890 foi de 9:684,5 francos e o coeeficiente de exploração de 49,5.

Caminho de ferro da foz do Tua a Mirandella

A linha ferrea de Foz do Tua a Mirandella tem a sua origem na estação de Foz do Tua no caminho de ferro do Douro, e, seguindo pela margem esquerda do Tua, termina em Mirandella, depois de um percurso de 54:699^m,64.

Foi construida pela companhia nacional, concedendo o estado a garantia de 5,5 por cento sobre 109:401 francos, custo calculado da construcção por kilometro.

As suas condições technicas em planta e perfil são resumidas nos quadros seguintes:

PLANTA			
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens	
Rectas.....	34:381,72	62,89	
Curvas com raios de 150 ^m	2:023,22	3,74	
De 150 a 200 metros.....	8:703,25	16,09	
» 200 a 250 metros.....	2:917,84	5,39	
» 250 » 300 »	3:369,73	6,03	
» 300 » 400 »	1:670,78	3,09	
Superiores a 400 metros	1:613,21	2,77	
Total.....	54:679,75	—	
PERFIL			
Extensões	Metros	Percentagens	
Horizontaes	26:382,65	48,24	
Declividades até 0 ^m ,005.....	12:782,58	23,37	
De 0 ^m ,005 a 0 ^m ,010.....	7:700,01	14,12	
» 0 ^m ,010 » 0 ^m ,015.....	3:813,05	7,00	
» 0 ^m ,015 » 0 ^m ,175.....	4:001,46	7,27	
Total.....	54:679,75	—	

A largura da via é de 1 metro, entre as bordas interiores dos carris, a da plataforma de 3^m,50 em aterro, e 4^m,30 em escavação.

Alem de muitas obras de arte tem seis tunneis na extensão total de 541^m,75. Tem doze estações.

Movimento

O numero de passageiros em 1890 foi de 33:531 e o movimento de mercadorias de 17.327:463 kilogrammas.

A proporção de passageiros foi:

Para a 1.^a classe, 8 por cento.

Para a 2.^a classe, 13 por cento.

Para a 3.^a classe, 79 por cento.

As tarifas geraes são 0,105 francos por kilometro para a 1.^a classe, e 0,0888 para a 2.^a classe.

A receita bruta por kilometro em 1890 foi de 3:888 francos.

O coeeficiente de exploração de 85 por cento.

Ramal de Vizeu

O ramal de Vizeu tem a sua origem na estação de Santa Comba, na linha ferrea da Beira Alta, e termina em Vizeu depois de um percurso de 49:550^m,23.

Foi construida e é explorada pela companhia nacional, concedendo o estado uma garantia de 5,5 por cento para juro e amortização do capital de 127:111 francos por kilometro.

As condições technicas de planta e perfil são condensadas nos quadros seguintes:

PLANTA			
Extensão em alinhamentos	Metros	Percentagens	
Rectos.....	29:226,23	58,98	
Curvas com raios de 150 metros	977,10	1,97	
De 150 a 200 metros.....	11:884,10	23,98	
» 200 » 300 »	5:515,79	11,13	
» 300 » 400 »	756,46	1,52	
Superiores a 400 metros.....	1:190,55	2,42	
Total.....	49:550,23	—	
PERFIL			
Extensões	Metros	Percentagens	
Horizontaes	14:421,11	29,10	
Declividades até 0 ^m ,010.....	3:033,71	6,12	
De 0 ^m ,010 a 0 ^m ,012.....	3:150,80	6,35	
» 0 ^m ,012 » 0 ^m ,015.....	12:999,21	26,11	
» 0 ^m ,015 » 0 ^m ,018.....	15:943,40	32,32	
Total.....	49:550,23	—	

A largura da via é de 1 metro entre as bordas interiores dos carris, e a da plataforma é de 4 metros em aterro, e de 4^m,30 em escavação.

Tem doze estações, incluindo a de Santa Comba na linha da Beira Alta.

As tarifas geraes são as mesmas que as da linha de Mirandella.

F. Augusto Pimentel.

A Fundição do Ouro

Promettemos falar da visita que, durante a nossa ultima ida ao Porto, fizemos ás officinas d'esta companhia, e vamos desobrigar-nos d'esta promessa com o prazer que nos dá sempre que temos de tratar de uma industria portugueza, quando ella se encontra prospera, e quando os seus productos attingem um grau de perfeição digno de apreço.

Porque, deixem-nos abrir aqui um pequeno parenthesis indispensavel, é mister, no estado actual do espirito publico, levado, pela força das circumstancias a uma transformação, do extremo gosto pelo estrangeirismo a uma preferencia já bem accentuada pelo nacionalismo, quando o consumidor se sente prejudicado pelos elevados direitos do producto importado e pelo alto custo do fabricado no paiz, é mister, diziamos, distinguir de fôrma bem evidente as industrias que produzem bem, das que só se acobertam com a protecção pautal para imporem o seu artefacto impossivel de substituir o que melhor e mais barato o estrangeiro nos manda.

Sejamos abertamente partidarios do proteccionismo á industria, mas consideremos tambem que o interesse do consumidor não deve ser estrangulado ás mãos ávidas dos que se acobertam com o direito da lei pautal e as diferenças do cambio, para lhe fornecerem mau genero —sem sequer saberem fabricar o bom—por preço carissimo.

Ora é justamente porque a Fundição do Ouro não está n'este caso, que a sua gerencia merece os nossos louvores.

Os seus productos não concorrem só no mercado da metropole e da Africa porque a pauta aduaneira elevou as taxas; mas porque elles são dignos de figurar a par e por vezes em posição superior dos que venham de Inglaterra e de outras procedencias.

N'aquellas vastas officinas ha machinismos para a construcção de todas as obras metallurgicas até uma importancia já bastante elevada, e para exemplo citaremos as duas caldeiras geradoras, para as officinas da companhia dos caminhos de ferro. Estas caldeiras tem 7,50^m de comprimento e 2^m de diâmetros, são do typo Cornwall, de ebulidores encruzados para a força de 83 cavallos.

Foi pelo seu exame que principiámos a nossa visita.

Da officina onde se encontram estas enormes caldeiras em construcção passa-se á grande officina de serralaria e montagem de machinas, onde, em boa disposição e pensada ordem, está grande numero de ferramentas eapparelhos para a construcção e feitura de trabalhos de variadas applicações.

Contámos ali 15 tornos mechanicos, sendo 4 de grandes proporções; 7 tornos de tornear, singelos; 3 grandes machinas de furar e broquear, sendo uma de braço radial; 1 de furar a seis brocas de cada vez; mais umas 8 de menores dimensões; 2 limadoras, 2 machinas de aplainar, sendo uma de maiores dimensões; 2 de atarrachar, outras 2 de grande força para dobrar a chapa para caldeiras de vapor; 1 martello a vapor, 1 serra circular e duas de fita, etc.

D'esta casa passa-se á grande officina de fundição ao longo da qual, na extensão de 30^m e com a largura de 14^m, corre o grande guindaste mechanico da força de 10.000 kilos.

Ao lado d'esta officina é a machina motora, da força de 35 cavallos effectivos, horizontal, de expansão variavel pelo regulador e valvula do systema Mayer, com uma caldeira de vapor do systema Pantin; e os fornos,

sendo 2 verticaes de derreter ferro e 3 mais pequenos para outros metaes.

Tem mais esta officina a grande forja circular firme, 16 forjas pequenas e um grande *ponche* de cortar ferro em chapas e cantoneiras, e furar chapas grossas.

Sahindo ao pateo, visitámos o grande deposito de moldes que fórma uma vasta galeria de 48^m por 9 de largo, em angulo recto com as officinas de fundição serralharia etc.

O aspecto interior d'esta galeria dá a mais agradável impressão, não só em relação á multiplicidade de productos que a fabrica tem e póde produzir, como pela perfeita ordem e regularidade porque os moldes ali se acham dispostos.

Em tres estantes ao centro e duas lateraes, em toda a extensão da casa, acham-se methodicamente arrumadas todas as peças componentes das muito differentes machinas que as officinas produzem; os moldes de bustos, estatuetas, adornos, gradarias, ferramentas, e milhares de outros artigos, tudo perfeitamente classificado de uma fórma admiravel, em exposição cheia de luz, que permite que qualquer d'aquelles modellos seja encontrado com a maior facilidade quando se deseje.

Voltando ás officinas, fomos ver os trabalhos entre mãos que dão bem a medida da importancia fabril da Fundição do Ouro.

Alem das duas caldeiras a que acima nos referimos, estavam em construcção na officina grande mais tres; sendo uma do systema Pantin, da força de 40 cavallos para a fabrica de tecidos do sr. José Mariani, ás Devezas, outra do mesmo systema, para 10 cavallos, e respectiva machina horizontal, para moagem de cereaes, e a terceira, para o mesmo fim, sendo a machina armada em locomovel.

Mais adiante trabalhava-se n'uma machina de vapor, systema horizontal da força de 20 cavallos, destinada á fabrica de guano do sr. Simões Lopes, em Villa Nova de Gaia; uma prensa de 250:000 kilos de pressão para bagaço de azeitona, e uma calandra para lustrar tecidos de seda para a fabrica do sr. Gariel, em Lisboa.

Ao centro via-se em preparação uma peça notavel em verdade; uma enorme taça de bronze, torneada, com o peso de 1:460 kilos, pertencente a um aparelho denominado *batedor*, para uma fabrica de refinação de assucar, no Porto.

Alem d'estas obras vimos ainda em trabalhos uma machina locomovel de 8 cavallos, uma bomba centrifuga e um *trapiche* para cana d'assucar, varias bombas e differentes pequenos aparelhos para fabricas de lanifícios e fição d'algodão.

Dos trabalhos que estas officinas teem executado já algumas vezes temos dado noticia. Em muitas das nossas fabricas, especialmente de tecidos e de moagens, o visitante encontra, nas machinas, a chapa da «Fundição do Ouro». Na fabrica do sr. Magalhães Filho em Viana do Castello ha umas grandes machinas de vapor de alta e baixa pressão com condensador e dois cylindros, sahidas d'aquellas officinas; outra igual existe na fabrica de papel da Louzã, hoje pertencente á companhia do Prado, a qual tambem tem, da mesma origem, na sua fabrica de Val Maior, uma caldeira tubular, da força de 87 cavallos; igual caldeira está na fabrica de moagens «Concordia», no Freixo, Porto. Eleva-se já a 109 o numero de caldeiras que a «Fundição do Ouro» tem construido, e a 98 o das machinas, para diversas applicações.

Em construcções de pavilhões são tambem notaveis as officinas do Ouro, tendo feito o elegante *atelier* de photographia do fallecido sr. Carlos Relvas, na Gollegã,

uma grande estufa de 360 metros quadrados por 12 de alto na quinta do fallecido conde da Silva Monteiro etc.

Aquellas officinas fundadas pelo seu actual gerente o sr. Luiz Ferreira de Souza Cruz passaram mais tarde a uma companhia, deixando o sr. Cruz a gerencia por algum tempo. A companhia, porem, não foi feliz nas suas operações e o sr. Cruz, com o amor que tinha á fabrica e o interesse que a ella o ligava, retomou a gerencia e formou a Nova Companhia, como hoje se chama, desenvolvendo os trabalhos e alargando as installações de maneira a corresponder á preferencia que o publico dava ás suas obras.

As officinas da Fundição do Ouro occupam hoje um pessoal de 265 empregados e operarios, o qual vae ser augmentado em breve e para isso como para dar maior desafogo á officina de serralharia vae, ainda este anno ser construida uma officina especial para os carpinteiros modelladores.

Caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal

Temos presente os ultimos boletins de receitas do anno findo.

O movimento de passageiros que até setembro ia em augmento, especialmente na 3.^a classe, decresceu desde então até o fim do anno.

Em compensação o de mercadorias augmentou consideravelmente, fazendo crescer as receitas a ponto d'estas mais que duplicarem as do anno anterior.

Assim os productos que em 1892 haviam sido de 119.720⁷/₂₈₉ réis, foram em 1893 de 244.376⁷/₉₈₁ réis, ou um excesso de 124.656⁷/₆₉₂ réis, ou mais 104 %, dando o producto annual kilometrico de 2.745⁷/₈₀₄ réis contra 1.245⁷/₁₇₁ réis em 1892, ou mais 1.400⁷/₆₃₃ réis.

A semana que nos apresenta maior rendimento é a ultima, provavelmente por inclusão de contas liquidadas, tendo esta sido de 10.939⁷/₈₅₈ réis.

Na comparação com o anno anterior ha porém outras de resultados mais notaveis, como, por exemplo, a semana 28 (9 a 15 de julho) em que o excesso sobre o correspondente do anno anterior foi de 6.845⁷/₁₀₂ réis, resultado do augmento de 1.775 toneladas de mercadorias transportadas.

—E já que fallámos d'esta linha repetiremos mais uma vez duas affirmações indispensaveis visto a insistencia com que os jornaes estrangeiros e os portuguezes tratam, aquelles de propalar o boato de que esta linha vae ser vendida á companhia da Africa do sul, e estes de repetir que a sentença arbitral sobre este caminho de ferro já foi dada e é desfavoravel ao nosso paiz.

Sobre o primeiro ponto os jornaes sul-africanos chegam a afirmar que tem havido largas negociações a este respeito, e occorrencias diversas, quer em favor do resultado favoravel, quer contra o resultado da missão politica do sr. Leyd, representante do governo do Transvaal, accrescentando ainda que foi a Inglaterra quem pôz obstaculo ao proseguimento das negociações, allegando que tinha o direito de preferencia, caso o governo quizesse alienar o caminho de ferro.

A verdade é que o governo ignora por completo taes factos; nem o dr. Leyd, que o saibamos, veiu a Lisboa, nem houve propostas para a venda, nem o governo portuguez teve nunca idéa de vender o caminho de ferro.

Com respeito ao que dizem os nossos compatriotas sobre a arbitragem, já aqui o dissémos no numero anterior e chega a parecer impertinente a insistencia. O praso para a treplica do governo portuguez está corren-

do; depois d'ella apresentada ainda terá que assentar, se o accordo entre as partes, sobre os meios de prova e só depois é que o tribunal de Berne terá que discutir e resolver.

Os negocios da companhia real

Os esclarecimentos que os jornaes francezes dão — e que algumas folhas portuguezas transcreveram — são os mesmos que já aqui demos ha 15 dias, havendo apenas a accrescentar que nas negociações com os obrigatarios ficou assente que, visto a lei portugueza, a que já nos referimos na noticia de 16 do mez passado, prohibir que a maioria dos conselhos de administração das linhas portuguezas seja de cidadãos estrangeiros, a administração futura compor-se-ha de 15 membros, sendo 7 escolhidos pelos obrigatarios, 4 pelo governo portuguez e 4 pelos accionistas, mas as deliberações d'este conselho só terão validade por uma maioria de 3 quartos dos seus membros.

Parece tambem concordado que a divida fluctuante e o credito do governo serão pagos por meio de novas obrigações privilegiadas, faltando, porém, concordar sobre o preço porque essas obrigações serão recebidas pelo governo portuguez.

O sr. dr. Manuel de Castro Guimarães deve ter retirado de Paris, hontem.

Emquanto á ida a Paris do sr. conselheiro Carrilho, que alguns jornaes noticiaram, nada ha a tal respeito.

Apesar destas informações não se póde dar ainda como definitiva qualquer solução d'este complicado assumpto, sobre o qual são desconstradas as informações que surgem de todos os lados, entre os que se dizem mais conhecedores d'elle.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações d'esta companhia, relativo ao 2.º semestre de 1893, annuncia-se que sahiram sorteadas os n.º 811 a 815—14:451 a 14:455—20:756 a 20:760—35:051 a 35:055.

O pagamento das obrigações sorteadas, e o pagamento dos juros começará no dia 2 d'abril nas condições já estabelecidas nos semestres anteriores.

Lisboa, 15 de março de 1894.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de março de 1894,

Tem offerecido bastante interesse o movimento da nossa bolsa, especialmente nos primeiros dias da quinzena. As tendencias para a alta encontraram o mercado em excellente disposição, pela af-

fluencia de capitaes disponiveis, resultado das condições de permanencia da alta.

A procura das inscrições foi bastante activa e determinou que o preço de 37 p. c. fosse inscripto nas cotações officiaes, o que dá para o jurista 5,67 p. c., situação que parece indicar esperança de qualquer alteração no regimento da divida interna, esperança que, comtudo, não sabemos em que se possa fundar por emquanto.

As obrigações de 4 1/2 p. c. attingiram o preço de 47\$000 réis, com tendencias para melhora, não só porque se approxima o pagamento do juro, mas tambem para ficarem de paridade com as inscrições deverão chegar a 50\$000 réis, afóra o premio da amortisação. Logicamente este facto determinou uma certa procura para estes titulos.

*

Subiram as obrigações dos tabacos até 90\$000 réis, mas sem vendedores, o que se explica pela razão d'estes preferirem esperar o corte do coupon que lhes dará cerca de 2\$900 réis, se não houver sensivel desvio nos cambios dominantes. Procuradas a 55\$000 réis as obrigações da Companhia das Aguas, mas tambem sem vendedores, o que tambem se explica pela segurança da integridade do juro e da amortisação d'estes titulos, que teem garantida uma renda de 7,56 p. c.

Subiram tambem as acções do Banco de Portugal, havendo compradores a 116\$500 réis. Cotadas a 92\$000 réis as acções do Banco Commercial e a 90\$000 réis as do Banco Lisboa & Acores (melhoria de 2\$500 réis.) Estacionarias as acções da Companhia do Gaz (20\$000 réis.) Os outros titulos cotados geralmente no nosso mercado não soffreram alteração sensivel.

*

Foi reduzido o movimento dos cambios, recusados pelos vendedores os preços estabelecidos, o que paralisou o movimento até que se fez o convencimento de que as necessidades do mercado eram diminutas. Começou a affluencia do coupon de abril (fundos estrangeiros e tabacos) o que serviu para satisfazer as necessidades effectivas.

Negociaram-se letras sobre Londres entre 40 1/2 e 40 5/8 (pequeno movimento) e cheques de 40 3/16 a 40 1/2 (divisa Londres), de 708 a 710 (divisa Paris). Libras sterlinas compraram-se a 1.420 réis, mas, tendo os compradores mostrado certo desanimo, baixaram a 1\$400 réis e menos. Ouro portuguez amoadado regulou a 30 1/2 0/0.

*

Continuam a ser procuradas as obrigações prediaes (6 0/0 ass.) a 90\$000 réis, sem vendedores a 90\$200 réis, as obrigações Loanda Ambaca, sobre as quacs se vae restabelecendo a confiança, realisando assim as nossas previsões, pois já attingiram 61\$000 réis. Na divida externa não houve transacções, conservando-se a cotação de 29.

*

Continuam a affluir ao ministerio do ultramar os pedidos de concessão de terrenos, predominando nos pedidos os elementos portuguezes. Caduca hoje o ultimo praso concedido para a formação da Companhia da Guiné (concessão Butler) e já apparece o pedido para a concessão de duas ilhas (Jatta e Bussis) no rio Geba, com destino a uma empresa portugueza. Trata-se de organizar mais uma companhia agricola para a ilha do Principe.

*

A situação do Brazil conserva-se inalteravel, apesar dos ultimos acontecimentos, parecendo prevalecer a opinião dos que consideraram a retirada do contr'almirante Saldanha da Gama como um facto destinado antes a aggravar e a complicar do que a modificar por completo a crise politica brasileira.

J. F.

Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

	MARÇO														
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	34,80	35,90	36,50	36,95	36,95	36,60	-	-	36,60	-	36,60	36,40	36,00	36,00	36,95
" coupon.....	33,90	33,90	36,15	36,45	36,55	36,50	-	-	36,40	-	36,40	36,20	36,20	36,20	36,60
Divida externa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3 0/0:	21,87	21,87	21,87	21,87	21,62	21,62	-	-	21,62	-	21,62	21,62	21,75	22,25	22,25
Bolsa de Paris 3 0/0:...	21,75	21,75	21,75	21,87	21,50	21,56	-	-	21,72	-	21,72	21,62	21,75	21,93	21,93

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - MARÇO - DIAS													
		16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. ^a Real Portuguesa .	16.500	16.500	-	-	15.500	-	-	-	-	-	-	15.500	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa .	-	-	-	-	-	-	-	-	29.000	-	29.000	29.000	-	-
	» Comp. ^a Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	58.200	-	58.500	60.000	-	-	-	61.000	-	65.000	65.000	-	-	-
Paris	ACÇÕES Comp. ^a Real Portuguesa .	60	61	65	65	64	62	62	-	-	-	65	60	61,25	61,25
	» Madrid-Caceres-Portugal .	42	-	-	45	45	48	49	49	-	49	50	52	50	50
	» Norte de Hespanha . . .	105	105	107,50	107,50	106	106	107,50	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Zaragoza-Alicante .	145	148	151	150	149,50	151	152,50	-	-	-	-	-	-	-
	» Andaluzes	219	219	219	222,50	221,50	220	221	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. ^a Real Portuguesa .	114	114,50	117	115	116,50	116	114,25	116,50	-	117,50	118,50	124	124,75	124,75
	» C. ^a da Beira Alta . . .	74	74	74	74,50	74	74,50	74,50	-	-	-	-	-	-	-
	» Madrid-Caceres-Portugal .	139	139,50	139,50	139,50	-	145	143,75	147,50	-	147	145	155	152	152
Amsterd . .	» Norte Hespanha f. ^a hypot.	272,25	275,50	275,50	274	272	273	274	-	-	-	-	-	-	-
	» Atravez d'Africa	50,25	50,25	50	-	51	51	-	-	-	50,50	51	52	-	52
Bruxellas .	» Atravez d'Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53	53
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas			Periodo de exploração		RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
					1894			1893			Totaes		Diferença a favor de	
					Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1894	1893	1894	1893
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 5 a 11	Março	690	Réis 53.315:000	Réis 77:537	690	Réis 52.537:667	Réis 77:590	Réis 504.605:000	Réis 509.910:356	Réis -	Réis 5.305:356	
	enova não	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Nova rede	5 11	Março	380	5.646:000	14:857	334	5.290:278	15:839	46.887:000	49.781:759	-	2.891:756	
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Sul e Sueste...	12 18	Fev.	475	13.444:220	28:240	475	11.052:420	23:268	88.534:415	100.594:785	-	12.060:370	
	Minho e Douro.	15 21	Jan.	353	13.389:053	37:929	353	15.223:384	43:125	40.881:386	47.584:668	-	6.703:282	
		22 28	"	"	14.660:067	41:527	"	15.993:999	45:308	55.541:453	63.581:667	-	8.040:214	
		29 4	Fev.	"	15.231:327	43:148	"	14.633:594	41:539	70.772:780	78.215:261	-	7.442:481	
		19 25	"	253	4.924:355	19:859	253	5.525:251	21:839	39.785:602	45.718:022	-	5.932:420	
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....	29 4	Fev.	105	1.065:776	10:150	105	1.372:152	13:068	5.068:512	6.481:643	-	1.413:131		
	5 11	"	"	1.058:205	10:078	"	1.632:507	15:547	6.126:717	8.144:150	-	1.987:433		
Norte de Hespa- nha	26 3	Março	3393	Ps. 1.336:838	Ps. 378	3393	Ps. 1.286:307	Ps. 379	Ps. 13.744:437	Ps. 13.295:515	448:922	-		
	4 10	"	"	1.551:075	439	"	1.487:116	438	15.295:512	14.782:632	502:880	-		
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	26 4	Março	2672	1.040:470	389	2672	1.006:364	377	8.483:954	8.879:387	-	395:433		
	5 11	"	"	1.128:409	422	"	993:022	372	9.612:364	9.872:409	-	260:045		
	12 18	"	"	1.067:131	399	"	918:002	343	10.679:495	10.790:412	-	110:917		
Andaluzes	26 4	Março	894	265:498	297	894	319:502	357	2.308:971	2.444:471	-	135:500		
	5 11	"	"	290:416	325	"	281:532	315	2.599:387	2.726:004	-	126:617		
Zafra a Huelva.	5 11	Março	180	56:074	311	180	44:440	247	473:585	432:600	40:984	-		
	12 18	"	"	46:835	260	"	41:185	228	520:420	473:786	46:634	-		
	19 25	"	"	43:268	240	"	44:553	246	563:688	518:339	45:349	-		

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de abril de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig. ^a		Fig. ^a -Lisboa R.		Bemfica-Caso.		Caso.-Bemfica		LINHAS DO SUL E SUESTE		LINHAS DO MINHO E DOURO	
Lisboa R.-Porto	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença
	7-0 t. 10-30 m.												
Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.									Lisboa T.P.-Pias	Pias-Lisboa T.P.	Porto-Valença	Valença-Porto
	2-45 t. 4-30 m.												
Lisboa C.S.-Port.	Part. Cheg.									Pias-Faro	Faro-Pias	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-0 t.												
Porto-Lisboa C.S.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-0 t.												
Aveiro a Porto	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	4-0 m. 6-25 m.												
Porto a Aveiro	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	11-20 m. 3-35 t.												
Lisboa R.-V. Alc.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 t. 5-10 m.												
V. Alc.-Lisboa R.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	8-45 t. 6-30 m.												
Lisboa R.-Badaj.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 6-35 m.												
Badaj.-Lisboa R.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 6-35 m.												
Lisboa C.S.-Bad.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-15 t.												
Bad.-Lisboa C.S.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-15 t.												
Lisboa C.S.-Sant.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-15 t.												
Sant.-Lisboa C.S.	Part. Cheg.									Lisboa T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.	Porto-Braga	Braga-Porto
	7-30 m. 9-15 t.												

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de Janeiro a Junho de 1892-93

VALORES EM MIL RÉIS

Importação para consumo

	1892	1893
Animaes vivos	222:575	362:293
Materias primas para as artes e industrias	5.787:061	8.429:293
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.874:640	2.443:785
Substancias alimenticias.....	5.189:275	5.935:247
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	1.053:745	921:291
Manufacturas diversas.....	1.297:779	1.186:086
Taras.....	32:497	35:557
Somma	15.457:572	19.313:552
Ouro e prata em barra e em moeda	1.214:455	897:146
Total	16.672:027	20.210:698

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	326:124	309:727
Materias primas para as artes e industrias	2.385:637	2.368:053
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	146:420	272:842
Substancias alimenticias.....	9.269:508	8.120:497
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	74:543	33:326
Manufacturas diversas.....	705:328	728:945
Somma.....	12.907:560	11.833:390
Ouro e prata em barra e em moeda.....	6.443:021	2.578:085
Total	19.350:581	14.411:475

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	4.062:084	4.756:293
	Transito	1.916:381	928:214
	Somma	5.978:465	5.684:507
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	—	—
	Transito	1.260:083	—
	Somma	1.260:083	—
Total		7.238:548	5.684:507

Cooperativa Industria Social

Deixou a gerencia d'esta sociedade o sr. Victor Carlos Ferreira Alves, passando a administração para os srs. Eduardo Nunes da Motta, José Antonio Duarte e Arthur Zaluar, e continuando o sr. Canuto Rosa de Viterbo e Sousa a dirigir os trabalhos mechanicos.

A *Cooperativa Industrial Social* tem ultimamente imprimido grande desenvolvimento aos seus trabalhos que gosam da fama de ser dos mais aperfeiçoados na industria mechanica e de serralharia.

O Freio de Vacuo Automatico

Segundo o graphico ultimamente publicado tinha esta companhia em 30 de junho do anno passado só em Inglaterra 49.737 applicações, isto é mais do que o duplo das applicações de todos os demais freios reunidos, dos quaes só o de ar comprimido automatico tinha 21.343 applicações.

Os demais systemas de freio, vacuo não automatico, ar comprimido idem, Clark & Webb etc., deixaram, quasi, de ser adoptados em Inglaterra. Do ultimo já não restam hoje mais que 14 applicações.

O de vacuo não automatico fez a sua carreira até 1887. Desde então começou decrescendo até que hoje está quasi abandonado.

Companhia de Moçambique

Recebemos uma circular em que esta companhia chama a atenção dos industriaes para o novo mercado que a cidade da Beira offerece para os productos portuguezes.

A companhia incita na sua circular os emigrantes da metropole a preferirem aquelle destino, lamentando que só uma pequena parte dos colonos, que ali existem hoje, seja de portuguezes.

Com effeito é para lastimar que as nossas possessões se vejam abandonadas pelos portuguezes e em troca estes vão a paizes estrangeiros soffrer inclemencias em troca do seu esforço e actividade que mais bem empregados seriam n'uma colonia nossa.

Vícios da rotina que todas as maiores boas vontades não conseguem destruir.

A proposito da tracção electrica

O sr. Alexandre Siemens, recentemente eleito presidente do Instituto inglez dos engenheiros electricistas, pronunciou um discurso interessantissimo sobre a applicação da electricidade, como meio motor, nas principaes linhas de caminhos de ferro para alcançar a velocidade de 265 kilometros por hora.

O orador sobre este ponto mostrou-se duvidoso, porque para dar aos comboios uma tal velocidade, seria necessario reconstruir a via e o material movel e obter uma força que os actuaes motores não poderiam obter sem um consideravel augmento de peso.

Ainda mesmo que se vencessem estes obstaculos, não se poderia justificar a organização de grandes e frequentes serviços publicos.

Na maioria dos projectos propõe-se a circulação de um unico carro com pequenos intervallos entre duas cidades importantes, foi assim que se tentou experimentar o serviço entre Vienna e Pest e entre Chicago e Saint-Louis, mas de maneira alguma se tem podido convencer os capitalistas para uma empresa tão lucrativa.

Mr. Siemens diz que, se se abandonar tão ambiciosos projectos, ficam ainda numerosas applicações da electricidade para que este ramo tome toda a sua actividade.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga — Quasi todos os collegas da imprensa diaria dão noticia de que o sr. Frederico Palha pediu a concessão d'esta linha.

Nomeadamente o *Correio da Manhã* expressa-se nos seguintes termos.

«Foi pedida ao governo pelo sr. Frederico Pereira Palha a concessão pelo praso de 99 annos d'um caminho de ferro de via reduzida, partindo de Espinho e passando por Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades e Vouzella, e entroncar no caminho de ferro de Vizeu a Santa Comba Dão na estação da Torre Deita ou na de Vizeu e de um ramal sahindo da linha principal nas proximidades de Sever do Vouga em direcção a Aveiro.

Os varios relatorios elaborados pelo distincto engenheiro sr. Candido Xavier Cordeiro ácerca d'este caminho de ferro demonstram á evidencia que, havendo uma construcção e exploração economicas, esta empresa está destinada a dar um bom rendimento ao capital que

n'ella venha a ser empregado. Com effeito a linha projectada atravessa os concelhos mais ricos e populosos da região comprehendida entre Espinho, Aveiro e Vizeu, abre uma via de comunicação directa e rapida entre a provincia da Beira e a cidade do Porto, verdadeira capital do norte do paiz, encurta a distancia das povoações do interior da mesma provincia para as praias de Aveiro, Ovar, Espinho e Granja já frequentadas por milhares de banhistas, levará a animação ás excellentes caldas de S. Pedro do Sul e ás de S. Jorge e dará um forte impulso á industria tanto mineira como fabril da Caenira e do Vouga etc.

E' pois, como se vê, um util melhoramento em perspectiva e que promette bom juro ao capital que n'elle se empregar.»

A noticia é verdadeira em todas as suas partes, menos em dar como pedida agora a concessão, quando o foi ha cinco annos.

Sobre esta linha já aqui temos dado varios artigos do nosso engenheiro consultor, que é tambem o constructor do novo caminho de ferro, e brevemente publicaremos um novo artigo, do mesmo auctor, sobre o assumpto.

Viação no Funchal.—Dizem alguns collegas que já se espera no mez d'abril o material para uma linha americana que, segundo já aqui noticiámos, foi pedida entre a cidade do Funchal e a Camara de Lobos.

Parece-nos prematura esta noticia e prematurissima a vinda de material, para uma linha que nem concedida está, que nos conste, havendo além d'isso que resolver a questão de estar concedido pela camara municipal uma rede de linhas de tremvia dentro da cidade e ter a linha da Camara que se servir das mesmas ruas d'aquella.

E' o que nos diz um correspondente que temos por bem informado.

LINHAS HESPAÑOLAS

Catalayud, Teruel, Sagunto.—No parecer formulado pela secção de obras publicas da deputação provincial de Zaragoza, referente a este caminho de ferro, propoz-se que seja considerada immediatamente caducada a concessão, perdendo o ex-concessionario o direito ao deposito feito, por ter faltado aos compromissos contrahidos com o governo e com o paiz.

Oeste de Hespanha.—Os diversos estabelecimentos de credito, que prometteram o seu concurso para a formação da sociedade de exploração d'estes caminhos de ferro, prolongaram os seus contractos que terminaram no 1.º de março, por mais 6 mezes. Esta promessa de concessão foi subordinada á acceitação do convenio Oeste de Hespanha e Madrid-Caceres pelos crédores d'estas duas companhias e, além d'isso, a confirmação pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, do contracto feito com a sociedade d'exploração. As duas primeiras condições foram preenchidas, mas as circumstancias não permittiram que se concluísse a terceira. De commum accordo os estabelecimentos interessados no negocio, reunidos no Banco Internacional, que foi como se sabe a chave do negocio, concederam uma prorrogação de 6 mezes.

Caminho de ferro electrico.—O auctor do projecto d'um caminho de ferro electrico que una a praia da Concha com a ilha de Santa Clara pede a propriedade da dita ilha, construindo varios edificios, taes como estação do caminho de ferro, salão de concertos, restaurant, café, aquario, bancos ostreiros, pontes de pesca, salvamento de naufragos e um grandioso santuario. Com estes attractivos pensa o proponente transportar diariamente d'um a outro ponto 16:000 pessoas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

O movimento de passageiros na estação de Marselha em 1893 foi: chegadas: 1.825.050 e partidas 1.381.358 ou um total de 3.206.408.

O mez de maior movimento foi o de outubro que teve respe-

ctivamente 234.149 e 150.350 e o menor o de janeiro, 129.267 e 71.978.

Em 1892 o total foi de 3.235.541 passageiros ou mais 29.133 do que em 1893.

A companhia do norte acaba de submeter á homologação ministerial um novo projecto de taxa do seu material circulante nas linhas de entroncamento.

A companhia receberá pelo direito de desvios 1 franco por wagon, seja qual fôr o peso da carga. Mas além d'esta taxa o dono do desvio submeter-se-ha ás seguintes condições:

1.º O tempo durante o qual os wagons estacionam nos desvios particulares não póde exceder 6 horas, seja qual fôr a extensão do desvio.

2.º Em caso de atrazo a indemnisação fixar-se-ha em:

1 fr. 50 se o atrazo não exceder 6 horas (incluindo a noite); 3 fr. 50 se o atrazo não exceder 12 horas (idem); 6 fr. se o atrazo não exceder 18 horas (idem); 9 fr. se o atrazo não exceder 24 horas (idem).

Além de 24 horas, cobrar-se-ha a mais 3 fr. por espaço indivisível de 6 horas de atrazo.

A nova tarifa não será senão facultativa. A companhia conta que a economia do preço principal, 1 franco, o fará preferir pela sua clientella, esperando que a elevação das novas penas por atrazo incitará os industriaes a não ultrapassarem os prazos ordinarios para a restituição do material.

SUISSA

Em 1893, possuia a republica helvetica 3.461 kilometros de caminhos de ferro em exploração.

Os accidentes foram numerosissimos; houve 56 pessoas mortas e 634 feridas. Na mór parte das vezes o accidente era por culpa da victima. Só morreu uma pessoa e dezoito foram feridas por causa de descarrilamentos ou choques.

REPUBLICA ARGENTINA

Um despacho de Buenos-Ayres diz que Mr. Terry assegurou ao comité dos caminhos de ferro garantidos que a questão das garantias seria definitivamente regulada no corrente anno. O governo desejava voltar a uma situação normal. Espera o relatorio da commissão encarregada de estabelecer o accordo.

Distribuirá ás companhias interessadas 2 milhões de piastras-ouro em proporção aos direitos de cada uma, mas não auctorisa mais novas emissões de *funding loan* de 6 p. c.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de linho

No dia 17 de abril proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1:300 kilogrammas de linho graphiado.

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

Lisboa, 15 de março de 1894.

Fornecimento de chumaços de lã para caixas de lubrificação

No dia 17 de abril proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chumaços de lã para caixas de lubrificação.

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

Lisboa, 15 de março de 1894.

Fornecimento de material

No dia 4 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de material diverso em 7 lotes, a saber:

Lote n.º 1. Drogas, tintas, vernizes, etc.—Lote n.º 2. Alcatrão e tamiça.—Lote n.º 3. Lixas.—Lote n.º 4. Areia para fundição.—Lote n.º 5. Palha de centeio e sumauma.—Lote n.º 6. Grampos para coser livros e placas para caldear aço e ferro.—Lote n.º 7. Sabão e velas de stearina.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central

dos armazens edificio da estação de Santa Apolonia todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 19 de março de 1894.

Fornecimento de carvão de pedra e de coke

No dia 24 de abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de carvão de pedra e coke para fundição.

As condições e cadernos d'encargos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 21 de março de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

De remessas retardadas e volumes abandonados

Em 16 d'abril proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 16 de fevereiro de 1894, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço do Trafego na Estação Central do Rocio todos os dias não santificados até 14 do referido mez inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Remessa n.º 7:864, de Pinhão a Gaia, 1 casco vasio, peso 134 kilos, consignatario, Pinto.—N.º 284, de Carcavellos a Alcantara, 2 pias de pedra, peso 2:005 kilos, consignatario Costa.—N.º 269 de Cunheira a Castello de Vide, 1 mó de moinho, peso 800 kilos, consignatario, Maca.—N.º 63:299, do Porto a Santarem, 4 atados de arame, peso 85 kilos, consignatario, Brito.—N.º 6:899, de Sant'Anna a Torres Novas, Leste, 1 carroça com 4 rodas, consignatario Capaz.—N.º 4:838 de Vizeu a Lisboa R., 1 caixa com quadros de vidro, peso 43 kilos, consignatario, Candida.—N.º 5:411 da Marinha Grande a Alcantara, 6 barris, sendo 3 com alcatrão, peso 642 kilos, consignatario, Fillol.—N.º 60:487 de Lisboa P. a Porto, uma porção de scenario, peso 2:070 kilos, consignatario, Ferreira.—N.º 67:420 de Lisboa P. a Elvas, 18 volumes com mobilia, peso 922 kilos, consignatario, Gomes.—N.º 2:633, de Irun a Lisboa R., uma lata com verniz, peso 4 kilos, consignatario Amado; mais 6 volumes de redes, peso 283 kilos; 13 saccos de aveia, peso 687 kilos; 15 volumes com mobilia, peso 595 kilos; 399 fardos com cortiça, peso 30:680 kilos.—Bagagem n.º 181 de Castello de Vide a Lisboa R., 6 volumes, peso 60 kilos.

Lisboa, 28 de março de 1894.

Fornecimento d'amianto

No dia 28 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 400 folhas d'amianto.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de St. Apolonia, todos os dias uteis da 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 29 de Março de 1894.

Fornecimento de drogas, tintas e vernizes

No dia 5 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central (Rocio) perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas, tintas e vernizes.

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

Lisboa, 30 de Março de 1894.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que pela uma hora da tarde de 3 de abril proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de vinte pontas de aço para mudança de via.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 10.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 % da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 19 de março de 1894.

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 16 de abril proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a compra de sucata de carris.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 20.000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este na caixa geral de depositos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias não feriados ou santificados, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde.

Lisboa, 26 de março de 1894.

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Fornecimento de azeite

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 9 de abril proximo, á uma hora da tarde, na administração do 1.º bairro do Porto, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45:000 kilogrammas de azeite de oliveira para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na delegação da caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisorio de 315.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze da manhã ás tres da tarde.

Porto, 12 de março de 1894.

Arrematação de papel e bilhetes inutilisados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de abril proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro se receberão propostas em carta fechada, para a arrematação de papel e bilhetes inutilisados.

Para ser admittido á licitação terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de 10.000 réis.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 20 de março de 1894.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Corrida de touros na praça do Campo Pequeno

Domingo 1 de abril de 1894

Comboio especial.—Partida de Lisboa-Rocio, 3-20 da tarde. Volta do Campo Pequeno, 6-10 da tarde.

N. B.—Caso não haja tourada não se fará este comboio. Preços e condições do costume.

Lisboa 28 de março de 1894.

Typographia do Commercio d' Portugal

35 — Rua Ivens — 41

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas.—Messageries des Grands Express Européens.—Sordet et Compagnie.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Miguel Amancio e Fernandes—Rua dos Bacalhoeiros.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras comissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Porto.—Augusto Laverré—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA **Grand Hotel International**—Rua do Principe, junto a Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

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

LISBOA **Hotel Universal**—Chiado—No centro da cidade proximo de theatros, passeios, ministerios, etc.—Banhos—trens—Preços modicos.

LISBOA **Hotel Camões**—Travessa de S. Nicolau, 13—No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros—Desde 1\$000 por dia.

LISBOA **Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance**—Chiado—No centro do commercio, theatros e passeios—apostos para familias—Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

LISBOA **Hotel Avenida**—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel**—Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.º 10—Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc.—Preços 1\$000 rs. em diante.

LISBOA **Hotel Borges**—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe**—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort**—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA **Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA **Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços de 1\$000 rs. para cima.

CASCAES **Hotel Central**—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo**—Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA **Lawrence's Hotel**—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e sallas por preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e assejados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta**—Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Prop. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO **Grande Hotel de Paris**—Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues—Rua da Fabrica—Aufrère, propriétaire.

PORTO **Hotel Bragança**—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Meza, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

PORTO **Hotel Continental**—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

COVILHÃ **Hotel Central do Castella**—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

GOUVEIA **Hotel Hortas**—Paragem indispensavel aos que se dirigem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

VIGO **Hotel Continental**—Magnifica situação em face da ria proximo de theatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 rs. por dia.—Prop. João José de Sousa.

SEVILHA **Hotel d'Europe**—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação. Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha—iluminação electrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

SEVILHA **Fonda de Jesus Maria**—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria**—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellent serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria**—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderado Central do caminho de ferro.



A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, é o seguimento da **FABRICA DE FUNDIÇÃO DO BICALHO.**

A **FUNDIÇÃO DO BICALHO** foi fundada em 1841, em condições de satisfazer ás construcções mechanicas de maior importancia, e até 1852, não teve competidor.

N'este anno de 1852, desintelligencias entre os seus administradores, deu lugar á sahida de um d'elles, o qual foi fundar a **Fundição de Massarellos.**

Em agosto de 1856, tomei conta da administração da **Fundição do Bicalho**, e em julho de 1860, fui forçado a tomal-a de arrendamento, para se não fechar, porque casos de força maior, a obrigaram a uma liquidação judicial.

N'essa liquidação, comprei a parte mais importante das suas machinas e ferramentas, **bem como todos os seus moldes**, tanto de ferro, metal e zinco, como de madeira.

Deixando a **Fundição do Bicalho** em 25 de outubro de 1864, vim no dia 26 com todos os operarios, d'esta fabrica, levantar em barracões de madeira, provi-

soriamente a nova fabrica, que denominei **Fundição do Ouro**, por ficar situada na freguezia de Lordello do Ouro.

Em 15 d'agosto 1866, inauguraram-se os trabalhos da **Fundição do Ouro**, no edificio regular em que ainda hoje funciona com 100 metros de comprido e 30 de largo, fóra a casa dos moldes, e as officinas auxiliares. Em 1889, passei-a a uma companhia, com o fim de poder attingir ao maior emprego de machinas, que o augmento de encomendas exigia. As suas manufacturas acham-se disseminadas por todo o paiz e pela nossa Africa Occidental, no Brazil: no Rio de Janeiro, em Pelotas, e em Pernambuco, e na Hespanha: em Guardia, provincia da Galliza. A **Fundição do Ouro** tem procurado acompanhar o progresso de todas as construcções metallurgicas, e o bom resultado das suas machinas de vapor e respectivas caldeiras, e de todas as mais obras de que se tem encarregado, tem sido tal, que mal podendo sustentar o trabalho a 170 operarios em 1891, hoje dá trabalho a 270 operarios, e só a estes porque sem augmentar as officinas não podemos empregar mais. — Porto, 31 de dezembro de 1893.—O fundador e director gerente, *Luiz Ferreira de Souza Cruz.*

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

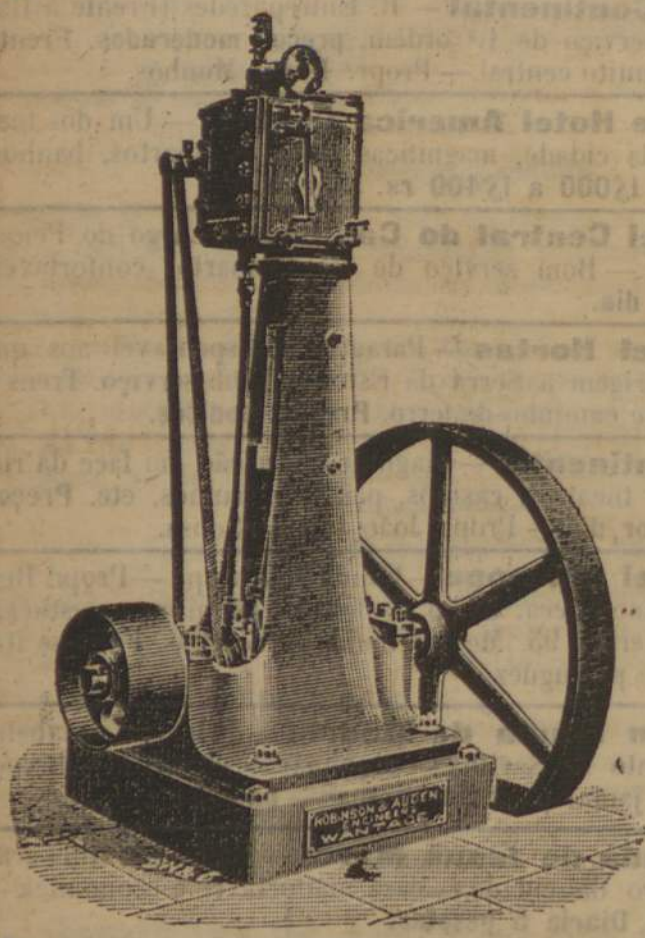
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

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

Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigiveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal—AD. SEGHERS—Rua Nova do Almada, 11

Grandes Exposições de Machinas



MACHINAS

Industriaes e agricolas

PERTENCES para machinas, bombas, pulsometros, tubos de ferro laminado, correias, empanques, borrachas, desperdicio, oleos mineraes para lubrificação, ferramentas industriaes e agricolas, etc.

NINGUEM AS VENDE MAIS BARATO QUE

STREET & C.^a

158, RUA DO POÇO DOS NEGROS, 158

LISBOA

14, RUA DE FERREIRA BORGES, 18

PORTO

PEDE-SE UMA VISITA A ESTA CASA

REAL COMPANHIA VINICOLA
 DO
NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente apreciavel a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	1\$000 réis
» » » secco	»	1\$000 »
» » » extra secco	»	1\$000 »
» » grande vinho espumante	»	1\$200 »

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117
FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

Aos Colleccionadores HENRIQUINOS

A Fundição do Ouro, querendo prestar ás festas do **Centenario Henriquino** uma homenagem duradoura e que só o proposito pudesse destruir, mandou fundir 12 elegantissimas chapas em forma de escudo, encimadas pela caravella historica, e preenchidas com a estrophe dos *LUSIADAS*, que S. M. El-Rei, o sr. D. Carlos, transcreveu no album **IN MEMORIAM** a mais elegante commemoração impressa que sahio no Porto por occasião das festas do **CENTENARIO**.

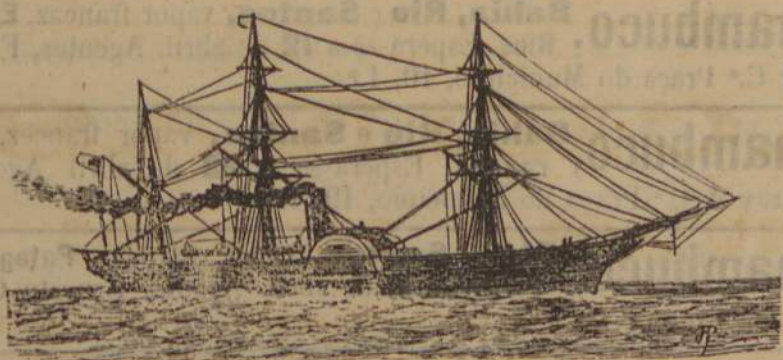
Essas chapas são numeradas com os n.^{os} 1 a 12, e o seu molde foi seguidamente destruido para que d'elle se não pudesse fundir mais nenhuma.

Os colleccionadores que as desejem possuir queiram dirigir as suas encommendas á

FABRICA DA FUNDIÇÃO DO OURO

certos de que a venda se effectuará pela ordem da recepção das mesmas encommendas.

Red Cross Line



Para o Pará e Manaus

Sahirá a 13 de abril o paquete inglez

LISBONENSE

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

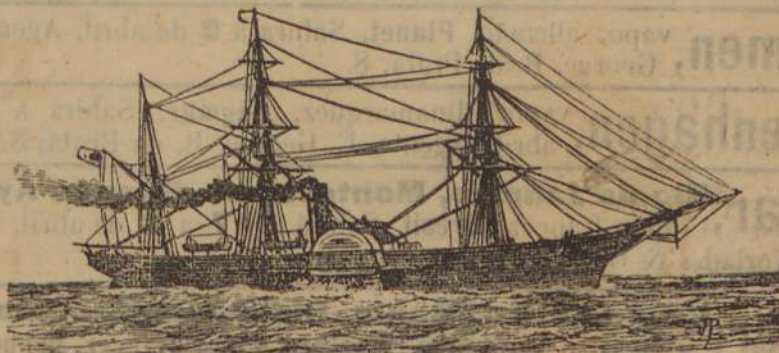
Lisboa.

Os agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Brazil e Rio da Prata

O paquete **ELBE** que sahirá a 9 de abril

SOUTHAMPTON

Sahirá no dia 2 de abril o paquete **NILE**

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—**KNOWLES RAWES & C.^a**—R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 2 de abril, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as côres e tamanhos.

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Açores vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de abril. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º

Africa Oriental pelo canal de Suez, vapor allemão, **Reichstag**. Sahirá a 6 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vapor belga, **Leibnitz**. Sahirá a 11 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, **Lissabon**. Sahirá a 4 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, **Equateur**. Sahirá de 12 a 15 de abril. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, vapor francez, **La Plata**. Sahirá de 24 a 25 de abril. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, vapor dinamarquez, **O. B. Shur**. Sahirá a 1 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Bordeaux, Plymouth e Liverpool, paquete inglez, **Liguria**. Sahirá a 11 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré 64, 1.º

Brazil e Rio da Prata, vapor inglez, **Elbe**. Sahirá a 9 de abril. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Bremen, vapor allemão, **Planet**. Sahirá a 2 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Copenhagen, vapor dinamarquez, **Dagmar**. Sahirá a 2 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brasil**. Sahirá de 7 a 8 de abril. Agentes, Torlades & C.^a

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Congo**. Sahirá a 23 de abril. Agentes, Torlades & C.^a

Genova e mais portos d'Italia, vapor hollandez, **Mars**. Sahirá a 1 de abril. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Havre e Liverpool, vapor inglez, **Sobralense**. Sahirá a 14 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Havre e Anvers, vapor francez, **Saint-Luc**. Sahirá a 4 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. Fanqueiros, 10.

Liverpool, vapor inglez, **Anselm**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Liverpool, vapor inglez, **Brunswick**. Sahirá a 3 de abril. Liverpool & Maranh Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**. Sahirá a 4 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez, **Minho**. Sahirá a 14 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor hespanhol, **Calderon**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres e Anvers, vapor hespanhol, **Montañes**. Sahirá a 7 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.º

Lourenço Marques, vapor inglez, **Gaul**. Sahirá a 10 de abril. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Madeira, vapor inglez, **Hildebrand**. Sahirá a 1 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Maranhão, vapor inglez, **Brandenburg**. Sahirá a 14 de abril. Liverpool & Maranh Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Montevideo, (directamente), vapor inglez, **Orellana**. Sahirá a 4 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º

Pará e Manaus, vapor inglez, **Lisbonense**. Sahira a 13 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Corrientes**. Espera-se a 1 de abril. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Entre-Rios**. Espera-se a 12 de abril. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Cavella**. Espera-se a 22 de abril. Agentes, F. Garay & C.^a Praça do Municipio, 19, 1.º

Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Patagonia**. Sahirá a 11 de abril. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Adour**. Sahirá de 4 a 5 de abril. Agentes, Torlades & C.^a

Pernambuco e Maceió, vapor inglez, **Actor**. Sahira a 8 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.

Portimão, (directura), vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, 5.

Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão, **Porto**. Sahirá a 1 de abril. Agen. E. George. R. Prata, 8.

Southampton, vapor inglez, **Nile**. Sahirá a 2 de abril. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Southampton, vapor inglez, **Greek**. Sahirá a 3 de abril. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.º

Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-Mathieu**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE OBRAS PUBLICAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

MAPPAS ESTATISTICOS DO TRAFEGO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DE INTERESSE GERAL, EM LEITO PROPRIO,
NO CONTINENTE DO REINO, DESDE 1 DE JANEIRO DE 1877 A 31 DE DEZEMBRO DE 1892

- N.º 1 — Caminhos de ferro de leste e norte.
- N.º 2 — Caminhos de ferro do sul e sueste.
- N.º 3 — Caminhos de ferro do Minho.
- N.º 4 — Caminhos de ferro do Douro.
- N.º 5 — Caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão (via reduzida).
- N.º 6 — Ramal de Caceres.
- N.º 7 — Caminho de ferro da Beira Alta.
- N.º 8 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida).
- N.º 9 — Ramal de Coimbra.
- N.º 10 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.
- N.º 11 — Caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.
- N.º 12 — Caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella (via reduzida).
- N.º 13 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.
- N.º 14 — Ramal de Cascaes.
- N.º 15 — Linha urbana de Lisboa.
- N.º 16 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu (via reduzida).
- N.º 17 — Caminho de ferro da Beira Baixa.
- N.º 18 — Resumo de todas as linhas ferreas.
- N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.
- N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo estado.
- N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHOS DE FERRO DE LESTE E NORTE

Annos	Numero medio de kilometros	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
			Numero de toneladas		De transitio	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes					
			Grande velocidade	Pequena velocidade										
1877	502	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	2:573\$604	1:134\$670	0,31
1878	506	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	2:506\$777	1:182\$802	0,32
1879	506	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1880	506	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	—	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1881	506	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	—	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1882	506	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	—	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$265	760:933\$465	1.415:511\$793	2:797\$454	1:503\$821	0,35
1883	506	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	—	2.179:857\$041	23:888\$967	2.203:746\$008	710:816\$212	1.469:040\$829	2:903\$243	1:404\$775	0,33
1884	506	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	—	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1885	506	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	—	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1886	506	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	3:365\$802	1:423\$670	0,30
1887	506	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	3:372\$749	1:453\$744	0,30
1888	506	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1889	506	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	3:555\$722	1:776\$895	0,33
4890	506	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	2.698:304\$075	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1891	506	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1892	506	1.491:392	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	3:074\$045	1:682\$672	0,35
Sommas ..		19.036:195	313:646	7.310:901	921:996\$772	123:284\$900	36.266:628\$074	563:384\$113	36.830:012\$187	11.721:514\$147	24.545:113\$927			

Observações

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 kilometros, inaugurado no dia 28 de outubro de 1856.

Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275k,6; estando tambem n'essa data aberto á circulação, na linha do norte, o 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 á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do norte, na extensão de 225k,936.

Em 5 de novembro de 1877 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 3k,632, ficando as linhas de leste e norte com a extensão total de 505k,168.

Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo estabelecimento foi auctorisado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta á exploração por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a estas linhas de Leste e Norte, na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição do caminho de ferro, em 31 de janeiro de 1894.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Annos	Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Produto liquido — (T afego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego	Totais					
1877	174:404	6:384	17:220\$116	—\$—	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	680\$103	627\$918	0,48
1878	174:981	5:463	16:375\$652	—\$—	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	554\$504	666\$669	0,54
1879	186:038	4:417	16:223\$996	—\$—	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	469\$274	737\$471	0,61
1880	187:510	4:007	20:215\$959	—\$—	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	772\$846	705\$020	0,48
1881	194:663	4:010	18:949\$731	—\$—	443:476\$089	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	552\$161	825\$093	0,60
1882	200:998	4:337	21:159\$744	—\$—	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	574\$702	820\$625	0,59
1883	204:509	4:539	21:191\$317	—\$—	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	610\$315	763\$472	0,55
1884	214:061	5:081	21:893\$866	—\$—	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	589\$044	793\$325	0,57
1885	226:662	5:428	22:155\$324	—\$—	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	612\$354	907\$669	0,60
1886	236:143	6:139	21:206\$205	3:250\$940	486:782\$250	3:425\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	736\$274	775\$471	0,51
1887	234:381	5:928	22:383\$185	3:237\$830	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$425	702\$917	809\$979	0,53
1888	260:537	6:646	22:816\$668	3:329\$690	519:973\$177	1:206\$880	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	590\$287	895\$350	0,60
1889	324:868	7:705	27:720\$547	3:841\$010	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	745\$510	757\$262	0,50
1890	340:915	8:405	28:714\$224	5:996\$140	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$631	459\$685	900\$289	0,66
1891	351:933	9:761	30:496\$859	12:666\$220	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:549\$739	269:470\$952	567\$307	887\$473	0,61
1892	354:629	9:165	30:372\$402	12:373\$950	691:356\$258	1:274\$205	692:630\$463	439:909\$653	251:446\$605	529\$361	926\$125	0,64
Sommas..	3.867:232	97:415	359:095\$795	44:695\$780	8.101:903\$873	29:813\$422	8.131:717\$295	4.636:590\$172	3.465:313\$701			

Observações

Estas linhas abriram á exploração por troços, sendo os primeiros na linha do sul, entre o Barreiro (antiga estação) e Vendas Novas e do Pinhal Novo a Setubal (ramal de Setubal) em 1 de fevereiro de 1861, na extensão approximada de 69 kilometros. Em 14 de setembro de 1863 abriram os troços de Vendas Novas a Casa Branca e de Casa Branca a Evora, no ramal de Extremoz, em cerca de 60 kilometros. Em 15 de fevereiro de 1864 abriu na linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 64 kilometros. Em 2 de novembro de 1869 abriu o primeiro troço da linha do sueste, entre Beja e Quintos, em cerca de 19 kilometros. Em 20 de dezembro de 1870 abriu á exploração o troço de Beja a Casevel, na linha do sul, na extensão approximada de 47 kilometros. Em 5 de setembro de 1871, 10 de março e 22 de dezembro de 1873 abriram respectivamente os troços de Evora a Valle do Pereiro, de Valle do Duque e de Venda do Duque a Extremoz, na extensão de cerca de 52 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 estava, portanto, em exploração, na linha do sul, do Barreiro a Casevel, a extensão de 199k,99, o ramal de Setubal na extensão de 12k,81, o ramal de Extremoz na extensão de 78k,18, e na linha do sueste de Beja a Quintos, ou 19k,30, prefazendo o total de 310k,28 em exploração. Em 14 de abril de 1878 foi aberto á exploração na linha do sueste o troço de Quintos a Serpa, na extensão de 9k,73, e em 14 de fevereiro de 1887 o de Serpa a Pias, em 13k,04. Em 3 de junho de 1888 abriu-se na linha do sul, o troço entre Casevel e Amoreiras, com 25k,94, e em 1 de julho de 1889, o das Amoreiras a Faro, com 113k,83. Em 1884 passou o serviço no Barreiro da antiga para a nova estação distante d'aquella 0k,6. A extensão total effectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 473k,4.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHO DE FERRO DO MINHO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos — (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido — (Trafeço)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafeço)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafeço
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafeço	Fóra do trafeço	Totaes					
1877....	63	2:366	30:113	7:649\$630	—\$—	167:311\$470	(a) —\$—	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	1:416\$326	1:239\$412	0,47
1878....	102	3:072	39:434	11:045\$425	—\$—	242:336\$685	(a) —\$—	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	1:001\$968	1:373\$881	0,58
1879....	143	4:633	47:925	12:656\$959	—\$—	278:581\$241	(a) —\$—	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	545\$788	1:402\$333	0,72
1880....	145	3:363	48:281	13:685\$944	—\$—	300:538\$651	1:693\$420	302:232\$071	172:494\$614	128:044\$037	883\$062	1:189\$618	0,57
1881....	145	3:619	60:398	13:764\$119	—\$—	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	914\$090	1:210\$725	0,57
1882....	145	4:212	57:426	14:749\$245	—\$—	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	1:010\$463	1:244\$162	0,55
1883....	145	4:266	60:544	15:104\$417	—\$—	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	1:091\$176	1:201\$234	0,52
1884....	145	5:292	70:448	16:158\$987	—\$—	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	1:211\$841	1:206\$885	0,50
1885....	145	4:484	81:378	14:886\$435	—\$—	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	960\$097	1:282\$178	0,57
1886....	145	4:457	85:681	16:048\$573	2:969\$420	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$393	1:115\$106	1:295\$790	0,54
1887....	145	5:417	89:086	17:325\$884	2:933\$590	366:170\$053	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	1:330\$504	1:194\$806	0,47
1888....	146	4:864	97:675	18:155\$450	2:840\$400	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$914	175:723\$613	208:480\$936	1:427\$952	1:203\$586	0,46
1889....	149	4:317	96 190	20:843\$694	3:309\$460	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	1:391\$961	1:294\$184	0,48
1890....	149	5:069	100:824	18:639\$183	4:456\$600	408:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	1:375\$391	1:367\$234	0,50
1891....	149	5:416	106:200	18:119\$710	9:900\$560	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	1:355\$266	1:319\$976	0,49
1892....	149	5:651	119:602	17:798\$926	10:417\$136	398:001\$403	3:827\$320	401:828\$723	203:713\$920	194:287\$483	1:303\$943	1:367\$207	0,51
Sommas...	7.532:655	70:498	1.191:205	246:632\$581	36:827\$166	5.337:485\$303	41:413\$155	5.378:898\$458	2.816:100\$777	2 521:384\$526			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração por troços, sendo o primeiro entre Porto (estação de Campanhã) e Braga em 21 de maio de 1875, na extensão approximada de 54 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 abriu á exploração o troço entre Nine e S. Bento, alem da actual estação, na extensão approximada de mais de 8 kilometros, ficando em exploração em janeiro d'esse anno a extensão entre Porto e S. Bento, e o ramal de Nine a Braga. Em 21 de outubro do mesmo anno de 1877 abriu á exploração o troço entre S. Bento e Barcellos, na extensão approximada de 4 kilometros. Em 24 de fevereiro e 1 de julho de 1878 abriram á exploração os troços entre Barcellos e Darque e Caminha, na extensão approximada de 54 kilometros. Em 15 de janeiro, e 3 de junho de 1879, 6 de agosto de 1882 e 25 de março de 1886 abriram respectivamente á exploração os troços entre Caminha e S. Pedro da Torre, entre esta estação e Segadães, e entre esta localidade e Valença e entre esta estação e a fronteira de Hespanha (meio da ponte internacional sobre o rio Minho), na extensão approximada de 26 kilometros. Em 8 de novembro de 1888 abriu á exploração o ramal de Campanhã á nova alfandega do Porto, na extensão de cerca de 4 kilometros. A extensão effectiva entre a estação da nova alfandega do Porto e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, comprehendendo o ramal de Braga, é de 150k,1.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894.==O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DO DOURO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego	Totaaes					
		Grande velocidade	Pequena velocidade										
1877	46	193:305	14:707	4:849 \$463	— \$—	105:631 \$922	(a) — \$—	105:631 \$922	48:801 \$637	1:060 \$905	1:235 \$441	0,54	
1878	52	187:936	14:801	4:882 \$204	— \$—	105:948 \$081	(a) — \$—	105:948 \$081	37:877 \$991	728 \$423	1:309 \$040	0,64	
1879	84	252:465	30:116	9:015 \$059	— \$—	196:744 \$851	(a) — \$—	196:744 \$851	81:470 \$646	969 \$889	1:372 \$312	0,58	
1880	120	304:711	51:767	13:487 \$980	— \$—	296:718 \$776	1:493 \$580	298:212 \$356	145:671 \$084	1:213 \$926	1:258 \$730	0,51	
1881	127	320:241	63:703	14:385 \$717	— \$—	322:674 \$457	1:018 \$610	323:693 \$067	171:441 \$117	1:349 \$930	1:190 \$814	0,47	
1882	127	317:605	73:937	15:763 \$118	— \$—	342:687 \$823	982 \$962	343:670 \$785	185:996 \$654	1:464 \$541	1:233 \$788	0,46	
1883	131	318:609	76:455	16:204 \$608	— \$—	345:984 \$288	1:971 \$253	347:955 \$541	189:130 \$334	1:443 \$743	1:197 \$358	0,45	
1884	139	311:166	80:362	16:291 \$384	— \$—	349:517 \$931	1:166 \$510	350:684 \$441	181:979 \$316	1:309 \$204	1:205 \$314	0,48	
1885	139	295:862	80:752	15:378 \$408	— \$—	333:465 \$354	1:201 \$303	334:666 \$657	155:474 \$985	1:118 \$525	1:280 \$506	0,53	
1886	139	301:799	88:591	16:888 \$281	— \$—	353:104 \$235	2:076 \$630	355:180 \$865	173:224 \$020	1:246 \$216	1:294 \$102	0,51	
1887	173	307:935	95:206	18:360 \$783	3:251 \$940	383:856 \$496	2:063 \$120	385:919 \$616	176:144 \$798	1:018 \$178	1:200 \$645	0,54	
1888	201	323:382	101:983	20:067 \$394	3:492 \$340	420:239 \$271	2:057 \$560	422:296 \$831	175:109 \$515	871 \$192	1:219 \$551	0,58	
1889	204	340:499	132:472	26:629 \$209	3:387 \$580	504:854 \$971	4:594 \$052	509:449 \$023	240:841 \$483	1:180 \$596	1:294 \$184	0,52	
1890	204	345:902	137:120	24:151 \$484	4:051 \$860	521:342 \$727	3:101 \$520	524:444 \$247	242:426 \$999	1:188 \$368	1:367 \$234	0,53	
1891	204	332:203	123:784	21:879 \$317	5:715 \$400	473:644 \$385	2:225 \$470	475:869 \$855	204:368 \$673	1:001 \$807	1:319 \$979	0,57	
1892	204	323:438	136:722	21:881 \$442	11:099 \$230	479:969 \$486	2:519 \$750	482:489 \$236	200:571 \$285	983 \$193	1:369 \$599	0,58	
Sommas...		4.777:058	1.302:478	260:115 \$851	42:502 \$560	5.536:385 \$054	26:472 \$320	5.562:857 \$374	2.610:530 \$537				

Observações

Esta linha foi aberta á exploração por troços, sendo o primeiro em 30 de julho de 1875 entre Ermezinde e Penafiel, e o segundo em 20 de dezembro do mesmo anno entre Penafiel e Cahide na extensão total approximada de 38 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 consideram-se, porém, em exploração 46 kilometros, porque para o trafeço é contado o troço entre Porto (Campanhã) e Ermezinde como commun ás linhas do Minho e Douro. Em 15 de setembro de 1878 abriu á exploração o troço entre Cahide e Juncal na extensão approximada de 19 kilometros. Em 15 de julho da 1879 abriu o troço entre Juncal e Regua em cerca de 39 kilometros. Em 4 de abril e 1 de junho de 1880 abriram á exploração os troços entre Regua e Ferrão e entre esta estação e a do Pinhão na extensão total approximada de 23 kilometros. Em 1 de setembro de 1883 abriu o troço entre Pinhão e Tua (margem direita) em cerca de 12 kilometros. Em 10 de janeiro, 5 de maio e 9 de dezembro de 1887 abriram os troços entre Tua (margem direita) e Pocinho, entre esta estação e a do Cóa e entre esta e a fronteira de Hespanha alem de Barca de Alva (meio da ponte internacional sobre o rio Agueda) na extensão total approximada de 61 kilometros. Em 8 de novembro de 1888 abriu á exploração o ramal de Campanhã á Nova Alfandega do Porto na extensão approximada de 4 kilometros, e como este ramal é tambem considerado para o trafeço como troço commun ás linhas do Minho e Douro, a partir d'esta ultima data foram considerados em exploração 204 kilometros. A extensão effectiva da linha do Douro entre Ermezinde e a fronteira é de 191k,6.

(a) Nos annos de 1877, 1878 e 1879 os rendimentos fôra do trafeço, por insignificantes, estão incluídos nos respectivos rendimentos do trafeço.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO

Via reduzida

Anos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego	Totaes					
		Grande velocidade	Pequena velocidade										
1877	254:335	882	7:947	—	—	50:641\$304	316\$025	50:957\$329	36:637\$788	14:003\$516	500\$125	1:308\$492	0,72
1878	231:995	830	7:514	—	—	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1879	225:029	818	8:743	—	—	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$485	0,88
1880	205:908	55	8:633	—	—	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
1881	237:092	2:860	10:226	—	—	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	946\$131	0,82
1882	247:234	3:393	12:432	—	—	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$190	930\$878	0,85
1883	251:056	3:694	13:660	—	—	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
1884	267:461	3:971	15:492	—	—	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	302\$100	932\$372	0,75
1885	282:419	2:969	20:632	—	—	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	318\$794	886\$759	0,73
1886	289:598	3:175	19:974	740\$170	—	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	373\$040	876\$166	0,70
1887	311:110	3:795	19:335	774\$180	—	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	428\$214	897\$005	0,68
1888	322:687	3:154	16:318	716\$040	—	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	469\$207	830\$983	0,64
1889	329:417	2:548	21:468	678\$560	—	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	511\$832	860\$128	0,63
1890	351:286	2:945	18:880	887\$810	—	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	581\$714	834\$938	0,59
1891	316:183	3:350	17:825	1:602\$780	—	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	471\$222	831\$607	0,64
1892	308:214	3:665	18:970	1:556\$100	(a) 916\$426	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:410\$885	29:325\$467	514\$482	831\$770	0,62
Sommas..	4.431:024	42:104	238:049	6:955\$640	916\$426	1.052:605\$395	11:655\$340	1.064:260\$735	758:116\$680	294:488\$715			

Observações

Esta linha, foi aberta á exploração entre Porto e Povoas do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1875; em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Famalicão, terminus da linha, com a extensão approximada total de 57 kilometros.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

N.º 6

RAMAL DE CACERES

Annos	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De sello		(Liquidos de impostos)							
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totales					
1880	4:966	442	31:377	928\$877	—\$—	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	107\$011	631\$475	0,85
1881	10:274	354	67:004	2:394\$770	—\$—	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	198\$642	678\$696	0,77
1882	27:115	1:015	101:664	2:702\$328	—\$—	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	67\$988	1.028\$326	0,94
1883	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	—\$—	82:342\$986	914\$056	83:257\$042	67:492\$040	14:850\$946	206\$263	937\$389	0,82
1884	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—\$—	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	117\$469	933\$491	0,89
1885	20:242	944	42:208	1:921\$955	—\$—	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	— 6:480\$781	— 90\$011	778\$064	1,13
1886	26:247	947	50:103	2:126\$682	582\$910	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	54\$119	699\$631	0,93
1887	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	94\$688	755\$724	0,89
1888	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	— 7:007\$177	— 97\$322	902\$098	1,12
1889	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	120\$647	795\$809	0,87
1890	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	49:940\$039	134\$716	50:074\$755	62:550\$996	— 12:610\$957	— 175\$152	868\$764	1,25
1891	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	— 23:710\$126	— 329\$307	1:048\$962	1,46
1892	26:174	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	— 19:770\$787	— 274\$594	919\$030	1,43
Sommas...	346:388	15:708	727:455	29:791\$503	2:775\$360	766:777\$359	13:351\$233	780:128\$592	770:169\$931	— 3:392\$572			

Observações

Este ramal foi aberto á exploração na sua totalidade entre a estação de Torre das Vargens e a fronteira de Hespanha alem de Marvão, na extensão de 71^k,640, em 6 de junho de 1880.

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a este ramal na proporção seu rendimento do trafego annua^l.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA ALTA

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De sêllo		Do trafego	Fôra do trafego	Totaes					
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sêllo								
1882	127	98:598	838	13:027	—\$—	102:620\$560	1:946\$905	104:567\$465	99:452\$363	3:168\$197	24\$946	783\$089	0,97
1883	253	172:171	1:906	50:033	—\$—	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	166\$029	687\$298	0,80
1884	253	176:598	2:317	65:454	—\$—	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	367\$927	581\$511	0,61
1885	253	177:434	2:154	88:132	—\$—	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	408\$377	652\$986	0,61
1886	253	204:205	2:428	97:296	1:220\$570	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	556\$899	660\$791	0,54
1887	253	210:374	3:170	90:259	1:251\$750	307:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	563\$082	653\$553	0,54
1888	253	225:520	3:240	93:138	1:307\$060	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	629\$266	628\$756	0,50
1889	253	223:536	3:078	121:301	1:435\$970	373:492\$276	14:261\$105	387:753\$381	172:725\$784	200:766\$492	793\$543	682\$710	0,46
1890	253	227:216	3:565	109:281	2:074\$700	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	714\$685	682\$643	0,49
1891	253	209:065	3:615	89:282	3:355\$020	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	507\$875	650\$672	0,56
1892	253	198:571	3:192	89:480	3:179\$470	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	475\$711	635\$631	0,57
Sommas		2.123:288	29:503	906:683	13:824\$540	3.062:708\$133	92:002\$523	3.154:710\$656	1.748:140\$435	1.314:567\$698			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração em 1 de julho de 1882 e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno, na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Hespanha alem de Villar Formoso, na extensão de 252^k,2518.

Foi subsidiada pelo estado com a quantia de 23:000\$000 réis por kilometro na importancia total de 4.650:764\$220 réis, na extensão de 202^k,20714, entre a estação de Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e Figueira da Foz não teve subsidio algum do estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. =O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DO BOUGADO A GUIMARÃES
(Via reduzida)

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias		Impostos		Rendimentos			Despezas de exploração	Productos liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De transito (a)	De sello	(Liquidos de impostos)							
		Grande velocidade	Pequena velocidade			Do trafego	Fóra do trafego	Totacs					
1884	31	117:444	791	9:120	—\$—	—\$—	38:395\$105	40\$960	23:845\$196	14:508\$949	468\$030	769\$200	0,62
1885	34	125:850	964	14:256	—\$—	—\$—	42:620\$598	454\$020	28:510\$662	13:655\$916	401\$644	838\$549	0,68
1886	34	138:243	1:191	16:096	—\$—	405\$320	46:317\$220	510\$490	30:974\$690	14:832\$040	436\$236	911\$020	0,68
1887	34	145:454	1:354	18:622	—\$—	414\$340	52:066\$380	509\$395	29:426\$923	22:130\$062	650\$884	865\$497	0,57
1888	34	153:971	1:294	21:167	—\$—	426\$610	56:946\$550	682\$545	29:551\$333	26:712\$672	785\$667	869\$157	0,52
1889	34	166:262	1:400	19:936	—\$—	474\$140	57:605\$464	982\$275	28:221\$925	28:401\$264	835\$331	830\$056	0,50
1890	34	177:798	1:552	21:365	—\$—	773\$870	59:273\$400	760\$075	27:788\$478	30:724\$847	903\$672	817\$208	0,47
1891	34	177:723	1:151	24:033	—\$—	1:252\$770	61:410\$470	484\$075	28:893\$573	32:032\$822	942\$141	849\$811	0,47
1892	34	188:365	1:341	27:951	—\$—	961\$860	64:009\$691	444\$415	27:546\$159	36:019\$117	1:059\$386	810\$181	0,43
Sommas:..		1.391:110	11:038	172:546	—\$—	4:708\$910	478:644\$878	4:868\$250	254:758\$939	219:017\$689			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25¹/₂299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33¹/₂421, em 14 de abril de 1884.

(a) Tendo entrado só em vigor em 1 de janeiro de 1893 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluido o imposto de transito e additionaes, só d'aquella data começou a respectiva cobrança.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. — O chefe de repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

RAMAL DE COIMBRA

Anos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (Liquidos impostos)			Despezas de exploração	Productos liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totales					
1885	1	19:006	352	5:388	48\$541	—\$—	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	893\$380	893\$380	1:167\$883	0,57
1886	2	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	1:684\$863	842\$431	2:909\$211	0,77
1887	2	105:240	1:930	13:385	238\$602	707\$630	8:254\$036	202\$930	8:456\$966	1:840\$831	920\$415	3:206\$602	0,78
1888	2	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	7:563\$427	124\$450	7:687\$877	1:542\$499	771\$249	3:010\$464	0,80
1889	2	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	11:452\$766	278\$744	11:731\$510	3:550\$215	1:775\$107	3:951\$275	0,69
1890	2	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	12:633\$320	36\$234	12:669\$554	3:599\$285	1:799\$642	4:517\$017	0,71
1891	2	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	13:277\$873	213\$000	13:490\$873	4:210\$565	2:105\$282	4:533\$654	0,68
1892	2	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	12:100\$957	58\$000	12:158\$957	3:342\$847	1:671\$423	4:379\$055	0,72
Sommas..		966:543	18:900	157:616	1:877\$763	8:006\$300	74:846\$927	1:153\$163	76:000\$090	20:664\$485			

Observações

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

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Produto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
			Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes					
1887	66	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	182:835\$967	4:229\$959	187:065\$926	70:173\$317	112:662\$650	1:707\$010	1:063\$232	0,38
1888	74	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	290:196\$127	4:500\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	2:377\$723	1:543\$846	0,39
1889	74	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	1:961\$784	2:084\$057	0,51
1890	74	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	1:623\$620	2:162\$900	0,57
1891	74	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:519\$921	108:082\$034	1:460\$568	2:331\$350	0,61
1892	74	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	1:281\$274	1:887\$438	0,59
Sommas.		3.197:357	14:851	1.632:701	68:814\$606	6:259\$950	1.567:713\$404	21:532\$930	1.589:246\$334	810:883\$065	756:830\$339			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra na extensão approximada de 28 kilometros em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras na extensão total de 74k,342 até aos limites da concessão, alem das estações de Torres Vedras e de Cintra.

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

-CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS Á FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Annos	Numero de passageiros	Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes					
1887	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	342\$488	527\$063	0,61
1888	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	146\$429	1:012\$043	0,87
1889	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	318\$915	979\$080	0,75
1890	286:507	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	— 3\$561	1:271\$263	1,00
1891	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	— 36\$964	1:270\$545	1,03
1892	253:400	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	139\$358	1:067\$709	0,88
Sommas..	1.256:138	22:703	419:662	44:756\$431	8:404\$250	1.015:046\$539	454:026\$125	1.469:072\$664	914:654\$964	100:391\$575			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações do Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96k,55885 em 1 de agosto de 1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151k,63194 em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 da Amieira a Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha 167k,60848.

(a) N'estas verbas são incluídas, as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção do 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 da garantia de juro) as importancias das garantias de juro liquidadas pelo estado pela fórma seguinte:

Em 1888 todo o anno em duas secções de Torres Vedras a Leiria.....	57:935\$310
Em 1889 parte do anno na totalidade da linha até á Figueira da Foz.....	81:936\$400
Em 1890 todo o anno na totalidade da linha até á Figueira da Foz.....	100:565\$088
Em 1891 todo o anno na totalidade da linha até á Figueira da Foz.....	100:565\$088
Em 1892 todo o anno na totalidade da linha até á Figueira da Foz.....	100:565\$088

Somma..... 441:566\$974

N'esta importancia foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a companhia real tinha de entregar ao estado pela linha americana de S. Martinho do Porto á Marinha Grande, nos termos do artigo 29.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE FOZ TUA A MIRANDELLA

(Via reduzida)

Annos	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Líquidos de impostos)			Despezas de exploração (Trafego)	Producto líquido (Trafego)	Rendimento kilometrico líquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes					
		Grande velocidade	Pequena velocidade										
1887	6:261	387	2:785	346\$583	102\$900	8:330\$427	15:206\$561	23:536\$988	7:144\$711	1:185\$716	84\$694	510\$336	0,86
1888	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	31:356\$881	59:163\$252	90:520\$133	41:767\$317	— 10:410\$436	— 189\$280	759\$405	1,33
1889	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	35:617\$536	58:154\$114	93:771\$650	40:595\$417	— 4:977\$881	— 90\$507	738\$098	1,14
1890	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	38:490\$806	57:601\$473	96:092\$279	32:782\$413	5:708\$393	103\$789	596\$044	0,85
1891	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	37:890\$841	59:321\$855	97:212\$696	27:962\$194	9:928\$647	180\$520	508\$403	0,74
1892	25:892	656	19:427	1:698\$046	531\$600	38:351\$511	57:837\$956	96:189\$467	25:502\$897	12:848\$614	233\$611	463\$689	0,66
Sommas..	154:454	3:419	87:415	8:108\$253	2:107\$190	190:038\$002	307:285\$211	497:323\$213	175:754\$949	14:283\$053			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz Tua e Mirandella, na extensão de 54k,67955 em 29 de setembro de 1887.

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes

Em 1887 — noventa e quatro dias.....	15:206:561
Em 1888 — todo o anno.....	59:123:612
Em 1889 — todo o anno.....	58:009:543,5
Em 1890 — todo o anno.....	57:501:5148,4
Em 1891 — todo o anno.....	59:222:134,8
Em 1892 — todo o anno.....	57:631:603
Somma	306:694:5602,7

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. — O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

RAMAL DE SANTA APOLONIA A BEMFICA

(Dupla via)

Annos	Numero medio de kilometros	Numero de passageiros	Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Productos liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
			Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totais					
1888	5	96:529	756	41:103	711\$782	—\$—	15:279\$284	236\$705	15:515\$989	5:554\$495	9:724\$789	1:944\$958	1:110\$899	0,36
1889	8	111:330	1:244	67:200	867\$227	—\$—	19:407\$272	451\$164	19:858\$436	8:940\$160	10:467\$112	1:308\$389	1:117\$520	0,46
1890	8	95:553	1:500	66:781	807\$167	—\$—	18:750\$131	50\$328	18:800\$459	8:793\$680	9:956\$451	1:244\$556	1:099\$210	0,47
1891	8	49:739	1:015	42:874	633\$369	—\$—	15:147\$282	219\$000	15:366\$282	11:161\$675	3:985\$607	498\$201	1:395\$209	0,74
1892	8	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	—\$—	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$814	12:776\$279	1:597\$035	1:875\$977	0,54
Sommas..		527:532	8:141	283:551	4:307\$628	—\$—	96:368\$062	1:073\$197	97:441\$259	49:457\$824	46:910\$238			

Observações

Esta linha foi aberta a exploração em via simples entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888 na extensão approximada de 7 kilometros; entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata na extensão approximada de 1k,9 e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide na extensão approximada de 0k,8 em 5 de setembro de 1891.

A segunda via n'este ramal foi aberta á exploração entre Campolide e bifurcação de Chellas em 10 de setembro de 1892 e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é approximadamente de 7k,3.

N'esta linha não se cobra imposto de sello; sendo lançado o respeitante ás mercadorias ou bagagens, que por ella passam, a cargo das linhas expeditoras ou destinatarias da companhia real

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

RAMAL DE CASCAES

(Dupla via entre Pedrouços e Cascaes)

Annos	Numero de passageiros	Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)		Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)					
1889	5	176:310	34	813\$354	9\$800	16:295\$826	380\$945	15:035\$718	1:260\$108	252\$021	3:007\$143	0,92
1890	19	615:592	194	2:942\$427	57\$210	59:019\$093	159\$598	62:301\$678	-3:282\$585	-172\$767	3:279\$035	1,05
1891	24	495:352	186	3:970\$963	156\$340	79:738\$489	1:166\$000	77:346\$090	2:392\$399	99\$683	3:222\$753	0,97
1892	24	365:881	481	3:031\$563	194\$740	61:419\$107	257\$000	62:583\$853	-1:164\$746	-48\$531	2:607\$660	1,02
Sommas..		1.653:135	895	10:758\$307	418\$090	216:472\$515	1:963\$543	217:267\$339	-794\$824			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes em 30 de setembro de 1889 na extensão approximada de 19 kilometros, sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias, e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços em 6 de dezembro de 1890 em via simples provisoria na extensão total approximada de 23k,5. A ligação tambem provisoria entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra na extensão approximada de 0k,6 teve logar em 10 de agosto de 1891.

A via dupla foi aberta entre Caxias e Estoril em 1 de outubro de 1890 e entre Estoril e Cascaes em 21 de maio de 1892.

(a) Estas verbas são as que da verba geral—*receita fôra do trafego*—de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

LINHA URBANA DE LISBOA

(Dupla via)

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos — (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Productos liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totales					
1890	2	275:822	331	1:206\$163	93\$800	24:299\$175	65\$876	24:365\$051	14:935\$560	9:363\$615	4:681\$807	7:467\$780	0,61
1891	4	452:591	2:144	2:077\$785	503\$420	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	3:195\$103	7:433\$550	0,70
1892	4	681:683	3:650	2:426\$668	2:904\$160	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	1:827\$339	11:082\$064	0,86
Sommas..		1:410:096	6:125	5:710\$616	3:501\$380	118:451\$402	916\$876	119:368\$278	88:998\$016	29:453\$386			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via em 11 de junho de 1890, na extensão de 3k,342.

(a) Estas verbas são as que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha. na proporção do seu rendimento do trafego annual.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894.—O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

CAMINHO DE FERRO DE SANTA COMBA DÃO A VIZEU

(Via reduzida)

Anno	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros	Mercadorias : — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos — (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego
			Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes					
			Grande velocidade	Pequena velocidade										
1890	4	4:976	20	824	117\$792	54\$220	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	- 2:781\$409	- 695\$352	1:393\$557	1,99
1891	50	57:946	574	7:879	1:345\$040	448\$510	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	3\$562	602\$619	0,99
1892	50	50:359	351	10:100	1:285\$145	456\$780	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	10\$950	560\$637	0,98
Sommas..		113:281	945	18:803	2:747\$977	959\$510	61:681\$240	131:138\$741	192:819\$981	63:737\$040	- 2:055\$800			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade entre as estações de Santa Comba Dão e de Vizeu em 25 de novembro de 1890 na extensão aproximada de 49k,51086.

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado desde 25 de novembro de 1890, que são as seguintes :

Em 1890 — 37 dias	6:315\$789
Em 1891 — todo o anno	62:304\$466
Em 1892 — todo o anno	62:304\$466
Somma	130:924\$721

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894.— O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

Annos	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes					
1891....	52	331	8:814	1:907 \$681	313 \$320	42:497 \$078	99:971 \$135	142:468 \$213	61:751 \$178	—19:254 \$100	— 370 \$271	1:187 \$523	1,45
1892....	74:977	885	26:070	4:309 \$132	1:232 \$070	94:331 \$973	310:339 \$570	404:671 \$543	157:090 \$267	—62:758 \$294	— 380 \$353	952 \$062	1,66
Sommas...	111:275	1:216	34:884	6:216 \$813	1:545 \$390	136:829 \$051	410:310 \$705	547:139 \$756	218:841 \$445	—82:012 \$394			

Observações

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165k,086 em 6 de setembro de 1891 ; e até á Guarda na extensão approximada de 211k,590 em 11 de maio de 1893.

(a) N'estas verbas são incluídas :

- 1.º As que da verba geral — *receita fóra do trafego* — de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento do trafego annual ;
- 2.º As importancias das garantias de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções da linha de Abrantes á Covilhã, fixando a portaria de 26 de março de 1892 para este effeito a extensão das duas secções em 157k,41065.

As garantias de juro liquidadas n'este mappa são :

Em 1891, 117 dias.....	99:351 \$135
Em 1892, todo o anno.....	309:941 \$570
Somma	409:292 \$705

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

Mappa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1892

Annos	Numero medio de kilometros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido — (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido — (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego	
		Numero de toneladas		De transito	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes						
		Grande velocidade	Pequena velocidade											
1877	951	1.885:098	22:734	444:031	76:819\$009	—\$—	2.593:240\$725	22:594\$830	2.615:835\$555	937:065\$725	1.656:175\$000	1:741\$509	985\$348	0,36
1878	1:014	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	—\$—	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:020\$613	1.598:256\$109	1:576\$189	1:043\$412	0,40
1879	1:099	2.043:522	25:819	518:068	86:958\$442	—\$—	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1880	1:177	2.129:570	27:742	621:023	99:194\$077	—\$—	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	1:664\$928	1:062\$420	0,39
1881	1:223	2.187:836	30:242	702:435	100:727\$276	—\$—	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	1:581\$496	1:106\$150	0,41
1882	1:356	2.339:959	31:926	808:020	113:345\$439	—\$—	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1883	1:486	2.449:966	36:427	807:341	119:813\$182	—\$—	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	1:400\$842	1:065\$053	0,43
1884	1:525	2.581:004	42:358	846:247	122:169\$813	—\$—	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1885	1:529	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	—\$—	3.753:275\$215	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	1:394\$708	1:060\$017	0,43
1886	1:530	2.919:824	43:099	1.007:064	131:920\$166	23:290\$890	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	1:606\$315	1:073\$292	0,40
1887	1:697	3.531:358	51:634	1.060:024	147:857\$743	24:497\$200	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	1:553\$542	1:056\$586	0,40
1888	1:883	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	1:496\$453	1:095\$745	0,42
1889	1:998	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	5.396:998\$707	244:288\$607	5.641:287\$314	2.364:090\$741	3.032:907\$966	1:517\$972	1:183\$228	0,44
1890	2:082	5.782:532	67:528	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	1:342\$289	1:283\$363	0,49
1891	2:187	5.610:019	78:753	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	1:123\$026	1:276\$727	0,53
1892	2:300	5.732:372	70:020	1.489:840	182:859\$702	80:976\$406	5.195:573\$195	562:763\$460	5.758:336\$655	2.736:744\$367	2.458:828\$828	1:069\$056	1:189\$889	0,53
Sommas ..		52.894:761	703:657	16.550:863	2.106:444\$633	306:776\$916	64.075:716\$961	2.112:360\$847	66.188:077\$808	28.225:022\$682	35.850:694\$279	Media	0,44	

Observações

Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto do sello de 26 de novembro de 1885, elaborado para execução da carta de lei de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto de sello nos caminhos de ferro a contar tão sómente de 1 de janeiro de 1886.

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. — O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

Mappa resumo estatístico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1892

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Productos liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despesa de exploração por kilometros	Relação entre a despesa e a receita do trafego
			Numero de toneladas		De transitio	De sello	Do trafego	Fôra do trafego (a)	Totaes					
			Grande velocidade	Pequena velocidade										
1877....	502	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	2:573\$604	1:134\$670	0,31
1878....	506	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	2:506\$777	1:182\$802	0,32
1879....	506	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	2:689\$577	1:180\$845	0,31
1880....	546	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-	2.091:983\$957	9:000\$000	2.100:983\$957	658:871\$596	1.433:112\$361	2:624\$748	1:206\$724	0,31
1881....	578	976:659	16:936	447:367	53:627\$709	-	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	2:495\$134	1:232\$007	0,33
1882....	705	1.134:312	17:613	543:054	61:673\$332	-	2.358:000\$406	37:856\$755	2.395:857\$161	934:425\$308	1.423:575\$098	2:019\$255	1:325\$426	0,40
1883....	831	1.245:944	21:399	555:900	67:312\$840	-	2.478:091\$947	30:326\$096	2.508:418\$043	952:194\$750	1.525:897\$197	1:836\$218	1:145\$842	0,38
1884....	831	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	-	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	1:957\$881	1:085\$270	0,36
1885....	832	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	-	2.494:349\$231	55:193\$124	2.549:542\$355	885:534\$846	1.608:814\$385	1:933\$671	1:064\$345	0,35
1886....	833	1.479:900	25:358	661:073	77:777\$107	12:673\$100	2.793:321\$936	69:516\$619	2.862:838\$555	943:749\$230	1.849:572\$706	2:220\$375	1:132\$952	0,34
1887....	939	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$308	13:542\$020	3.037:116\$099	69:702\$815	3.106:818\$914	1.053:024\$427	1.984:091\$672	2:112\$984	1:121\$432	0,35
1888....	1:040	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	3.394:961\$464	116:820\$215	3.511:781\$679	1.210:378\$551	2.184:582\$913	2:100\$561	1:763\$825	0,36
1889....	1:081	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	3.693:306\$730	172:501\$414	3.865:808\$144	1.472:863\$453	2.220:443\$277	2:054\$064	1:362\$501	0,40
1890....	1:104	3.973:947	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	3.710:080\$415	120:143\$184	3.830:223\$599	1.647:954\$414	2.062:126\$001	1:867\$868	1:492\$712	0,44
1891....	1:163	3.818:164	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	3.481:596\$539	255:700\$153	3.737:296\$692	1.770:312\$414	1.711:284\$125	1:471\$439	1:522\$195	0,51
1892....	1:276	3.972:307	45:228	990:995	108:907\$315	43:174\$770	3.419:013\$507	433:680\$583	3.852:694\$090	1.685:230\$773	1.733:782\$734	1:358\$764	1:320\$714	0,49
Sommas...		30.627:947	431:688	11.477:035	1.228:827\$750	168:020\$160	43.321:841\$466	1.559:714\$408	44.881:555\$874	16.594:109\$608	26.727:731\$858	Media		0,38

(a) Desde o anno de 1888 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado á companhia real pelas linhas ferreas de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Al-farellos e da Beira Baixa.

Repartição de caminhos de ferro, em 31 de janeiro de 1894. = O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

Mappa resumo estatístico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga, explorados pelo estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 dezembro de 1892

Anos	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos			Despezas de exploração	Producto liquido (Trafego)	Rendimento kilometrico liquido (Trafego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do trafego	
		Numero de toneladas		De transitio	De sello	Do trafego	Fôra do trafego	Totaes						
		Grande velocidade	Pequena velocidade											
1877	421	688:830	9:969	146:891	29:719\$209	-	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	831\$882	785\$804	0,48
1878	473	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	-	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	670\$117	889\$796	0,57
1879	549	885:323	11:590	195:240	37:896\$014	-	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	565\$801	1:007\$784	0,64
1880	587	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	-	1.073:130\$376	5:656\$992	1.078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	890\$241	937\$920	0,51
1881	594	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	-	1.074:248\$819	4:657\$300	1.078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	811\$078	997\$422	0,55
1882	594	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	-	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	871\$326	1:012\$350	0,54
1883	598	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	-	1.120:743\$359	7:324\$580	1.128:067\$939	576:870\$945	543:872\$414	909\$485	964\$667	0,51
1884	606	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	-	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	903\$248	986\$778	0,52
1885	606	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	-	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	811\$662	1:082\$798	0,57
1886	606	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	1.189:466\$445	9:328\$190	1.198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	943\$886	1:018\$930	0,52
1887	653	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	1.256:847\$099	9:044\$735	1.265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	925\$797	998\$931	0,52
1888	697	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	1.324:416\$997	6:141\$805	1.330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	846\$759	1:053\$409	0,55
1889	771	1.210:838	15:452	385:870	75:193\$450	11:202\$330	1.533:249\$508	11:515\$539	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	985\$560	1:003\$090	0,50
1890	828	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	803\$998	1:099\$361	0,58
1891	828	1.208:724	19:034	391:097	70:495\$886	33:666\$010	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	816\$152	1:071\$862	0,57
1892	828	1.187:235	18:779	422:397	70:052\$770	34:295\$296	1.569:327\$147	7:621\$275	1.576:948\$422	923:021\$774	646:305\$373	780\$562	1:114\$760	0,59
Sommas..	16.176:945	214:463	4.557:015	865:844\$227	124:025\$506	18.975:774\$230	97:698\$897	97:698\$897	19.073:473\$127	10.378:545\$466	8.597:228\$764	Media		0,54

(a) N'estas extensões está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8k,4, entre Porto (Campanhã) e Ermezinde e desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão do ramal de Campa-nhã á nova alfandega do Porto, ou 3k,9, por serem troços communs ao trafego das linhas do Minho e Douro.

Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1892

Annos	Numero medio de kilometros	Numero de passageiros	Mercadorias		Impostos		Rendimentos (Liquidos de impostos)			Despezas de exploração	Producto liquido (Tráfego)	Rendimento kilometrico liquido (Tráfego)	Despeza de exploração por kilometro	Relação entre a despeza e a receita do tráfego
			Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes					
1877....	28	254:335	882	7:947	—	—	50:641\$304	316\$025	50:957\$329	36:637\$788	14:003\$516	500\$125	1:308\$492	0,72
1878....	35	231:995	830	7:514	—	—	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1879....	44	225:029	818	8:743	—	—	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1880....	44	205:908	55	8:633	—	—	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
1881....	51	237:092	2:860	10:226	—	—	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	946\$131	0,83
1882....	57	247:234	3:393	12:432	—	—	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$191	930\$879	0,84
1883....	57	251:056	3:694	13:660	—	—	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
1884....	88	384:905	4:762	24:612	—	—	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	360\$553	874\$891	0,70
1885....	91	408:269	3:933	34:888	—	—	110:883\$120	1:286\$500	112:230\$700	79:055\$936	36:095\$330	349\$749	868\$746	0,71
1886....	91	427:841	4:366	36:070	—	1:145\$490	117:011\$513	1:347\$580	118:298\$013	80:916\$183	31:827\$184	396\$652	889\$189	0,69
1887....	105	462:825	5:536	40:742	346\$583	1:291\$420	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	454\$515	835\$246	0,65
1888....	146	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	294\$843	812\$909	0,73
1889....	146	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	360\$259	807\$155	0,69
1890....	150	567:381	5:298	58:397	1:767\$676	2:017\$560	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	445\$397	758\$244	0,63
1891....	196	583:131	5:801	66:547	2:977\$687	3:830\$210	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	352\$037	685\$655	0,66
1892....	196	572:830	6:013	76:448	3:899\$617	3:506\$340	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:491\$820	78:740\$721	401\$738	655\$571	0,62
Sommas...		6.089:869	57:506	516:813	11:772\$656	14:731\$250	1.778:101\$265	454:947\$542	2.233:048\$807	1.252:367\$608	525:733\$657	Media.....		0,70

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado á Companhia Nacional pelas linhas ferreas de Foz-Tua a Mirandella e de Santa Comba Dão a Vizeu.