

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers—1894

## 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 1877 a 31 de dezembro de 1895 do ministerio das obras publicas, commercio e industria.

### SUMMARIO

	Pag.
Estatística do trafego . . . . .	289
Carta de Paris, por W. . . . .	290
A nossa carta da Bélgica, por A. Urban . . . . .	291
Parte Official. — Decreto de 25 de setembro de 1896 do ministerio da marinha e ultramar. . . . .	292
Notas do viagem—IV—Chegada a Oran—Aspecto da cidade— <i>Cirer, Monsieur?</i> —Alfandega e policia—Os banhos mouros—As theorias de Kuhne em acção . . . . .	294
Caminho de ferro do Ruó . . . . .	295
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	297
Caixas de socorros e de reformas da companhia real . . . . .	298
Linhas portuguezas. — Estação da Figueira — Ponte da Cruz Quebrada — Freios de vacuo — Minho e Douro . . . . .	298
Linhas hespanholas — Linares a Almeria — Guadix a Moreda — Carrion a Rábi-da — Nas Filipinas — Carril a Pontevedra — Caminho de ferro de Blancos . . . . .	299
Linhas estrangeiras — Suissa — Allemanha — Russia — China . . . . .	299
Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes — Relatorio (continuação) . . . . .	299
Arrematações . . . . .	300
Annuncios . . . . .	301 e
Casas recommendadas . . . . .	302
Agenda do viajante . . . . .	302
Horario em 1 de outubro de 1896 . . . . .	303
Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	304

## Estatística do trafego

COMPLETA o nosso numero de hoje esta estatística, formulada pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras publicas, e que portanto constitue um documento da maior importancia, não só pelo seu character official, como pelos cuidados e competencia com que é feito pelo digno chefe d'aquella repartição.

No meio do condemnavel abandono a que andam votados os trabalhos estatísticos no nosso paiz, a ponto de, pelo que se refere ao movimento commercial, ainda não termos publicado o respectivo a 1894, e no que diz respeito a finanças, commercio, industria, censo da população e outros indispensaveis elementos d'estudo, nem sabermos desde que anno não se publicam, tal é o atrazo em que se acham; no meio, diziamos, d'este desleixo de serviços publicos tão importantes como estes, consola vêr que ao menos uma parte — pequena, não ha duvida, mas não pouco interessante — apparece sem atrazo, regularmente, oito mezes depois do periodo a que se refere, e consola ter que louvar o funcionario distincto e activo que, no desem-

penho da sua profissão, não se deixa enervar por essa onda de indolencia que se alastra por quasi todas as secretarias, e nos dá elementos de estudo de que tanto necessitamos para apreciar a vida d'uma das mais importantes industrias d'uma nação.

A estatística a que nos referimos mostra-nos que, no anno findo, o desenvolvimento do movimento e das receitas das nossas linhas ferreas se accentuou mais uma vez.

Uma unica verba se apresenta, no total, em diminuição sobre a sua correspondente no anno anterior: o numero de passageiros em 1.ª classe.

Esta differença que se eleva a 62.374 passageiros, representando quasi 10 por cento dos transportados em 1894, faz-nos ir procurar-lhe a origem, que não é difficil encontrar desde que vejamos este ponto detalhadamente por linhas.

Em Leste e Norte e no Sul e Sueste o movimento foi igual nos dois annos; no Minho, no Douro, Beira Alta, Guimarães, ramaes de Coimbra e Cintura, ha mesmo um certo augmento em passageiros de 1.ª classe; a grande diminuição nota-se nas linhas de Cascaes, Cintra, Torres, Figueira e urbana de Lisboa, e não só, excepto na de Cascaes, em 1.ª, como tambem em 2.ª classe a diminuição é bastante forte.

Occorre logo que a criação de comboios tramways de 2.ª e 3.ª classes tem tido uma grande influencia para aquelle resultado, chamando á 2.ª classe os passageiros de 1.ª e á 3.ª classe os, muito mais numerosos, de 2.ª.

Mas resalta tambem que um tal decrescimento de utilização dos vehiculos de 1.ª e 2.ª classes na linha de Cintra significa que esta bella villa vae sendo abandonada por grande numero dos seus antigos frequentadores, o que é symptoma de uma notavel decadencia d'aquella localidade.

Demais, posta ella em confronto com a sua rival — Cascaes — dirigidos os negocios d'esta por uma camara presidida por um homem activo e emprehendedor, e aquella e suas vizinhas por municipalidades estacionarias e indolentes, o resultado devia forçosamente ser o abandono da formosa estancia de Byron em favor da sua rival da beira do Oceano.

Grande responsabilidade cabe á camara de Cintra pela falta de actividade e iniciativa com que tem abandonado os interesses d'aquella linda villa.

A mesma observação nos merece a camara de Bel-las, que mantém aquella localidade no mesmo estado em que se achava ha dez annos, quando ainda não havia caminho de ferro.

Na linha de Cascaes, se os passageiros de 1.ª classe foram menos 15 0/0, os de 2.ª augmentaram 33 0/0 e os de 3.ª 77 0/0, resultando no total cerca de 50 0/0 a mais.

Na linha urbana a diminuição de quasi 25 0/0 em 1.ª classe e 10 0/0 em 2.ª deve attribuir-se tambem áquella



causa, mas o augmento na 3.<sup>a</sup> classe elevou o total a quasi 10 0/0 mais.

As percentagens de augmento, tanto no movimento como nos productos das vias ferreas, durante o anno findo foram:

Passageiros .....	8 0/0
Grande velocidade .....	15 0/0
Pequena " .....	10 0/0

Nos rendimentos, liquidos de impostos, o augmento total foi de 6 0/0.

Nos impostos tambem houve um razoavel augmento.

Em 1895 produziram elles:

Transito .....	202:709#916	
Sello .....	89:855#680	
Total .....		292:565#596

Em 1894 haviam dado estes impostos:

Transito .....	193:059#497	
Sello .....	82:231#800	
Total .....		275:291#297

Augmento em 1895 6,27 0/0.

O lucro directo que o thesouro tira, portanto, dos caminhos de ferro foi, no ultimo anno:

De impostos .....	293 contos
Liquido do trafego do Sul e Sueste .....	305 "
Fôra do trafego, idem .....	23 "
Liquido do Minho e Douro .....	480 "
Fôra do trafego .....	19 "
Total .....	1.120 "

E' bom que se saiba isto, e que se não esqueçam tambem os valiosos lucros indirectos que o paiz aufere d'esta industria, e ainda outros directos, na economia dos transportes postaes, militares, etc.

## CARTA DE PARIS

22 de setembro de 1896.

Paris prepara-se para receber o czar de todas as Russias com esplendor digno da capital da grande republica europeia, e com enthusiasmo caracteristico da amizade que reina entre os dois povos, derivada da reciproca sympathia e cimentada por mutua convivencia politica, da qual depende, em grande parte, a paz do mundo.

Ao passo que o governo francez e o municipio de Paris estão dispondo tudo para essa recepção, que promette ser grandiosa e exceder em expansiva cordialidade o acolhimento feito ao imperador em outros paizes, a importantissima e sobremaneira melindrosa questão do transporte do czar nas linhas ferreas francezas tem sido o objecto de estudo acuradissimo e de acertadas precauções, e acha-se resolvida de commum accôrdo entre as auctoridades francezas e os altos funcionarios russos incumbidos de vigiar e proteger a pessoa do seu soberano, e entre os directores das respectivas companhias francezas e o pessoal russo encarregado do serviço do trem imperial.

Este trem, que veio da Russia, e cujas installações ostentam o maior luxo e magnificencia, compõe-se: 1.<sup>o</sup> do wagon servindo de camara do imperador e da imperatriz; 2.<sup>o</sup> do wagon que contem o salão e a sala de jantar; 3.<sup>o</sup> do wagon em que está a cozinha e o alojamento dos cozinheiros; 4.<sup>o</sup> de um *fourgon* de bagagens; 5.<sup>o</sup> de uma série de wagons para o sequito dos

soberanos; 6.<sup>o</sup> de um wagon em que funciona o machinismo productur da electricidade destinada a alimentar as lampadas de incandescencia para a illuminação. A este trem foi adaptado o freio Westinghouse.

Devendo o desembarque do czar ter logar em Cherbourg, a Companhia de Caminhos de ferro de Oeste fez proceder a um ensaio de funcionamento do trem imperial na sua linha de Paris áquella cidade. Tanto á ida como á volta foram n'esse trem M. Kopztkine, camarista do czar encarregado da direcção do mesmo trem, os engenheiros russos com o respectivo pessoal, M. Chardon, chefe de exploração da companhia, com os engenheiros principaes da tracção, da via, e da construcção, e varias auctoridades superiores francezas.

A experiencia foi completamente satisfactoria; não houve attricto algum no funcionamento. A velocidade média foi de 40 a 45 kilometros.

Estão tomadas as maiores precauções para que a viagem do czar se realize sem incidente. Em todo o percurso da linha haverá agentes de confiança nos entroncamentos, e encarregados das agulhas; e um pessoal especial vigiará os signaes, assim como os comboios que cruzarem o trem imperial entre Cherbourg e Paris.

O serviço da illuminação, assim como o da untura das caixas dos eixos e da abertura das portas, é commettido a vinte e cinco empregados russos. O pessoal francez compor-se-ha unicamente, de Vaugirard a Passy, d'um engenheiro, d'um chegador, d'um chefe de trem, e de um conductor, sob a alta vigilancia do chefe da exploração da companhia.

As locomotivas destinadas ao trem imperial são do novo modelo adoptado pela companhia do Oeste, typo Compound de quatro gavetas, e podem funcionar com a velocidade de 105, 110, e 115 kilometros por hora.

No dia da chegada do imperador a Paris o trem parará na gare de Passy, na linha de pequena cintura.

Estão-se fazendo grandes preparativos para o alargamento e a ornamentação do espaço fronteiro á mesma gare.

O cortejo seguirá d'ahi pelo Bosque de Boulogne, o arco de triumpho da Estrella, os Campos Elysios e a praça da Concordia até o Boulevard Saint Germain, onde se acha o palacio da embaixada da Russia, destinado para a residencia do imperador.

A companhia dos *Wagons-Lits* tinha sido encarregada de preparar com o maior luxo algumas das suas carruagens para formar um trem destinado ao czar. Como, porém, veio da Russia o trem imperial, parece que essas carruagens constituirão o trem em que o presidente da republica irá a Cherbourg ao encontro do imperador. As transformações por que passaram constituem, segundo dizem, uma verdadeira maravilha.

Alguas experiencias se teem feito ultimamente, no caminho de ferro de cintura, de um aparelho, inventado em Allemanha, para evitar que os viajantes deixem passar a estação em que tencionam apear-se do trem. Consiste n'um quadro collocado em cada compartimento de wagon, o qual, funcionando automaticamente, indica o nome da proxima estação em que o trem deve parar. O nome permanece visivel até á partida do trem do ponto de paragem, sendo logo substituido pelo nome da estação seguinte. A adopção d'este aparelho prestará ao publico utilissimo serviço.

— O prefeito do Sena, por ordem do ministro das Obras Publicas, acaba de abrir um inquerito sobre utilidade publica a respeito do projecto de edificação da gare de Orleans no caes d'Orsay, no local em que se vêem as ruinas do palacio incendiado do Tribunal de Contas, e o quartel de cavallaria, que lhe fica fronteiro. O con-



selho das pontes e calçadas já emittiu parecer favoravel. Muito é para desejar que este projecto se realize, pois é enorme a distancia em que se acha a gare actual do centro de Paris.

— Em alguns departamentos do centro e de leste fizeram-se ultimamente varias experiencias interessantissimas concernentes ao funcionamento dos carros Scott. Estes trens compõem-se de dois ou tres wagons, apenas, que podem mover-se sem carris nas estradas de rodagem, galgando rampas até 7 centímetros, e percorrer 12 a 16 kilometros por hora. Parece que este systema offerece grandes vantagens para o transporte de materiaes e de pequenos effectivos de tropa, sendo assim utilissimo para as repartições dependentes dos ministerios da Guerra e das Obras Publicas.

— Um appparelho que parece destinado a prestar serviços importantissimos á navegação fluvial, assim como nas explorações, no concerto de navios, e nas operações de salvação, é a boia luminosa electrica de M. Douraine.

Este appparelho adapta-se a qualquer boia e alimenta uma lampada com reflector, que projecta em torno de si, e n'um raio de vinte e cinco metros, uma luz viva, cuja duração varia de doze a trinta horas, conforme a sua força. No momento em que a boia cae n'agua, accende-se a lampada instantanea e automaticamente, em qualquer posição que esteja o appparelho, ainda mesmo submergido. Procedeu-se, uma noite d'estas, na ponte de Austerlitz, a uma experiencia, no decurso da qual um individuo se atirou ao Sena, e graças á boia electrica, foi logo descoberto, simulando-se o seu salvamento.

— A companhia franceza das *Messageries Maritimes* acaba de crear um annexo da linha de Marselha-Madagascar para o serviço dos portos portuguezes do golfo de Moçambique.

Na ida, a baldeação terá logar na enseada de Majunga para um vapor que tocará successivamente em Moçambique, Beira e Lourenço Marques; na volta, as escalas serão as mesmas, effectuando-se a baldeação na bahia de Diogo-Soares.

A inauguração d'este serviço começará em outubro ou novembro proximo com o vapor *Alphée*, actualmente estacionado no golfo Persico.

— Terminaram as grandes manobras, que mais uma vez mostraram o estado de adeantamento do exercito d'este paiz e affirmaram as grandes qualidades militares do soldado francez. A exemplo das outras nações, Portugal mandou um official superior para assistir a essas manobras. Este facto me proporcionou, ha dias, um momento de indizivel alegria. Caminhando pensativo pelo boulevard da Madeleine, avistei de repente o uniforme de coronel portuguez, trajado com galhardia por um bello typo militar, que sobraçava a espada com verdadeiro arrego. Dissiparam-se, como por encanto, as idéas tristes que me acabrunharam e influíam no meu andar pesado e tardio. Contemplando-o commovido, saudei esse representante, para mim anonymo, do exercito do meu paiz; fui seguindo-o, offerecendo-lhe mentalmente, por alguns instantes, a muda homenagem do meu patriotico enthusiasmo por esse exercito, cujos feitos heroicos illustram a brilhante historia militar da patria portugueza desde as pelepas feridas para a fundação da monarchia até os combates gloriosos das modernas guerras africanas; e achei que, no meio das bellezas grandiosas da capital franceza, assentava bem a figura distincta, galharda e legitimamente orgulhosa do official portuguez.

— Na minha proxima correspondencia procurarei dar noticia resumida da viagem do czar e da recepção que se lhe prepara.

Diz-se, á ultima hora, que, por causa de algumas curvas fortemente accentuadas da linha de Oeste, o trem imperial parará em Versailles, onde o imperador passará para o comboio do presidente da republica, no qual fará a sua entrada em Paris.

W.

## A NOSSA CARTA DA BELGICA

*Bruxellas, 25 de setembro de 1896.*

Mais uma novidade appareceu nos ultimos tempos de ferias nas assignaturas quinzenaes — uma das boas invenções dos nossos caminhos de ferro. Compram-se, como se comprariam sandwiches nas gares bruxellenses, graças á intelligente medida que, supprimindo qualquer formalidade, não obriga o cliente senão a apresentar no *guichet* uma sua photographia. Esta é collada logo sobre um bilhete: elle assigna, paga... uma, duas; eil-o assignante.

Foi preciso algum tempo para que o publico se familiarizasse com esta novidade e lhe apreciase as vantagens. Agora já estão familiarizados. Os comboios teem andado n'estas ultimas semanas cheios de assignantes.

Em Bruxellas sobretudo — onde, no centro do paiz, não se está afastado de nenhum dos sitios visitados — a facilidade offerecida ás excursões torna-se mais attraente.

Parte-se de manhã, volta-se á tarde; vae-se em quinze dias ver o mar, o Meuse, as Ardenes; volta-se de dia para dia; e a fadiga das viagens nunca é grande — mesmo renovada oito ou dez vezes, não se torna incommoda.

Estas villegiaturas errantes teem, pela variedade, pelas facilidades, pelas vantagens de preço, seduzido grande numero de familias d'aqui, que não se fartam de lhe entoar louvores. Se no verão proximo se pensar em fazer um serio reclamo para os visitantes da nossa exposição, uma boa parte aproveitará seguramente e ficará na Belgica mais algum tempo.

O *Board of Trade* acaba de publicar um relatório bem documentado sobre os caminhos de ferro do Reino-Unido com um quadro synoptico e um estudo comparativo das grandes linhas europeas.

Resulta d'este relatório geral que, comparando com a extensão territorial, a Belgica tem direito ao segundo logar, logo depois da Inglaterra, quanto á extensão kilometrica das linhas, á segurança das construcções e á differença proporcional das receitas da exploração.

Eis, d'entre outros, quatro quadros synopticos que, d'um só golpe de vista, permitem comparar a importancia proporcional das cinco primeiras nações do mundo em 31 de dezembro de 1895:

	Milhas em exploração	Milhas de caminhos de ferro por milha quadrada de superficie
Inglaterra e Galles..	14.650	1 por 3,94
Belgica.....	2.820	1 » 4
Reino-Unido.....	21.174	1 » 5,71
Allemanha.....	27.500	1 » 7,50
França.....	22.600	1 » 9
Estados Unidos....	175.000	1 » 17

Sabe-se que a milha equivale a 1.609 metros. Parece-me inutil traduzir estes algarismos em kilometros, a proporção fica na mesma.

Este quadro mostra-nos que, apesar da enorme extensão das suas vias ferreas, a America do Norte, rela-



tivamente á sua superficie, não possui a quarta parte das vias ferreas da Belgica.

Vejamos, entretanto a receita, e a relação entre ella e as despesas:

	Receitas por milha	Quociente de exploração
Reino-Unido .....	£ 3.850	56
Belgica .....	3.000	56 1/2
França .....	2.209	65 1/2
Allemanha .....	2.608	55 1/2
Estados-Unidos .....	1.276	70 1/4

Quanto ao tráfego, a Belgica, sempre no segundo lugar, distancia-se muito da Allemanha (quasi o dobro), que vem em segundo lugar:

	Passageiros		Mercadorias	
	Milhões	Por milha de linha	Toneladas milhões	Toneladas por milha de linha
Inglaterra .....	817	56.000	280	19.000
Reino-Unido .....	930	44.000	334	15.730
Belgica .....	97	34.000	46	16.300
Allemanha .....	521	17.300	244	9.000
França .....	336	15.000	99	4.400
Estados-Unidos ..	583	3.300	675	3.800

Este ultimo quadro synoptico mostra que a Belgica vence o *record* da tonelagem no mundo inteiro, proporcionalmente á extensão kilometrica das linhas em exploração, porque, com effeito, se a Inglaterra, isoladamente, attinge 19.000 toneladas por milha de linha, o Reino-Unido, na sua integridade não chega senão em segundo lugar depois da Belgica. A mesma observação se applica, além d'isso, á extensão das linhas ferreas que serpenteiam pelos reinos da Belgica e da Grã-Bretanha. Por uma milha de linha ferrea sobre quatro milhas quadradas de superficie, a Belgica alcança e vence o *record* da extensão kilometrica.

A. Urban.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio dos negocios da Marinha e do Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.<sup>a</sup> repartição

SENHOR.—A Zambesia é, sem duvida, da nossa Africa Oriental uma das regiões mais promettedoras, e que mais elementos apresenta de largo e fecundo desenvolvimento. Avizinhando-se de regiões não menos ricas, e quasi todas em condições de proveitosa exploração, que terão de utilizar-se dos caminhos naturaes do nosso territorio, ou dos que lhe rasgarmos através d'elle, para as suas relações com o resto do mundo, é-lhe permitido aspirar a ser o intermedio de um tráfego importantissimo, e a constituir no seu litoral emporios commerciaes de uma excepcional valia.

Dos caminhos naturaes são o Zambeze e o seu affluente Chire os que maiores vantagens offerecem ao commercio das regiões da Zambesia, mas difficilmente podem elles prestar-se, em condições diversas favoraveis e commodas, a largo movimento commercial. Não nos parece necessario comprovar esta asserção, que é plenamente confirmada por todos, nacionaes e estranhos, que conhecem as difficuldades da navegação d'aquelles dois rios. E d'este facto naturalmente resulta que a ideia de abrir uma linha ferrea que ponha directamente a região do Nyassa, e em geral a região chamada dos Lagos, em comunicação com o litoral, preoccupa, ha muito, os que teem estudado e explorado aquellas regiões, parecendo a todos que, só por este meio, se conseguirá assegurar-lhes um caminho facil e rapido para a costa, e fornecer-lhes assim o factor mais efficaz para que o seu progresso, já hoje valioso, seja verdadeiramente extraordinario, tão favorecido é elle pela fecundidade e pela exuberante riqueza do solo.

Se estas verdades nos parecem incontestaveis, não menos incontestavel se nos afigura a urgente necessidade de aproveitarmos a situação, em que nos encontramos, de singular alcance economico e commercial, não sómente para o desenvolvimento da riquissima região da Zambesia, mas tambem, principalmente,

para a exploração de um importantissimo movimento de transitto forçado, que deve constituir, pelo menos em Quelimane, em breve tempo, um centro commercial, sem duvida superior, ou pelo menos igual, ao que já hoje é, e no futuro será, Lourenço Marques.

A situação é perfeitamente parallela, com vantagem no confronto, para Quelimane, não sómente pela superioridade das regiões, que vae ligar com a costa, quer em extensão, quer em perduravel riqueza agricola, como tambem, o que cumpre accentuar, pela zona dos nossos territorios, que vae atravessar, fomentando e desenvolvendo a riqueza publica nacional. E o exemplo que nos está dando, dia a dia, o notavel crescimento dos rendimentos publicos em Lourenço Marques, e o seu assombroso desenvolvimento commercial, dado o parallelo que fica estabelecido, e que é de incontroversa exactidão, mais e melhor do que quantos discursos pudessemos fazer, convence, persuade e obriga a decidirmos.

Quem, como nós, herdou, tem mantido e protesta manter um tão largo como appetecido dominio colonial, tem contrahido a obrigação, para com o mundo civilizado, de mostrar saber aproveitar-se do seu rico patrimonio, em vantagem propria e do progresso geral da humanidade. E mal irá a quem esquecer, ou descurar, esses encargos que são inherentes aos proprios direitos de soberania, e que d'elles derivam como consequencia necessaria. Mal, porque não utiliza, para si, limitando-se a uma conservação difficil, dispendiosa e infructifera, sem comprehensão do aproveitamento e vantagens, que pôde usufruir, n'um futuro proximo, orientado por um estreito criterio, que não se alarga alem dos encargos de momento, e não alcança as vantagens do dia de amanhã. Mal, ainda, porque, em relação a estranhos, dá uma deprimente demonstração de que não corresponde, pelo seu pensamento administrativo, ao valor guerreiro attestado pela conquista, e accusa uma inferioridade que prejudica, e pôde ser fatal, no cubitoso concurso das nações europeas em volta das possessões ultramarinas, susceptiveis ainda de serem apresadas, pelo abandono a que as condemna a incapacidade dos seus detentores.

Felizmente, porém, que até agora temos feito quanto em nossas forças tem cabido, e que havemos demonstrado, perante o mundo, que pensamos a serio na administração e progresso do nosso dominio colonial, e que sabemos, na posse, que conservamos e defenderemos, como legitima consequencia da nossa soberania, até á ultima extremidade, sem regatear nem a ultima gota de sangue, nem o ultimo real, corresponder ás justas exigencias do movimento civilizador, que domina a nossa epocha, e equiparar-nos pela grandeza do empenho, e pela energia da acção, ás mais poderosas nações colonias.

Felizmente que o paiz deve sentir, no testemunho da consciencia nacional, e nas demonstrações significativas dos estranhos, que se tem desempenhado, com alevantado brio, da nossa penosa tarefa, a que o obriga a honra do seu passado, que é tambem a luminosa esperanza do seu futuro.

E porque nem um momento se pôde duvidar da boa vontade da nação inteira, no que interessa e respeita ao cumprimento d'estes deveres e encargos, ainda quando penosos, da nossa administração ultramarina, o governo, encarnando em si este sentir geral, que é tambem o seu, e porque se preza de inspirar-se nas justas reclamações da opinião, e porfia, por accudir, na medida dos recursos de que pôde dispor, á conveniencia e necessidade de affirmarmos, cada vez mais intensa e energicamente, o firme proposito, que temos sempre mantido, de conservar, desenvolver e utilizar, em vantagem propria e da civilização da Europa, o nosso riquissimo patrimonio colonial, julga de largo alcance, e da mais decisiva importancia, aproveitar a oportunidade, que se lhe offerece, para facultar o fecundo emprehendimento da construcção da linha ferrea de Quelimane ao Ruio.

Tendo a comprehensão justa do alcance economico d'esta empresa, a companhia dos caminhos de ferro da Zambesia mandou fazer os respectivos estudos por um distincto engenheiro portuguez, e tem-os concluidos; mas para a realização da empresa sollicitou o auxilio do estado, reconhecendo que, sem elle, difficil, senão impossivel, seria lograr os capitais precisos para custear as despesas do commettimento a que metteu hombros.

Este pedido obteve favoravel informação das estações consultadas.

A junta consuliiva do ultramar, apoiando sem hesitação, o pensamento da construcção do caminho de ferro, entre outras considerações muito dignas de serem apreciadas, escreveu o seguinte:

«Não pôde, na presente conjunctura, haver assumpto que mais cuidados e desvelos possa merecer ao paiz, assim o crê a junta. Por isso ella faz votos por que ao parlamento o governo apresente uma proposta de auctorização para contractar, ou conceder, a construcção de um caminho de ferro de penetração na nossa Africa oriental, afim de que os illustres represent-ntes da nação tenham o ensejo de, na actual sessão legislativa, occupando-se d'este momentoso assumpto, auxiliarem patrioticamente o gover-



no no que melhor e mais urgentemente convenha fazer-se no interesse dos nossos domínios coloniaes. Urge interessar o paiz, pela intervenção do parlamento, n'estas graves questões de administração, do fomento colonial, das quaes depende, em grandissima parte, a prosperidade e os proprios destinos da mãe patria.

«N'este voto sincerissimo e ardente resume a junta, n'este logar, o seu pensamento acerca da conveniencia e necessidade de um caminho de ferro de penetração, que, ligando o porto de Quelimane ao coração de Africa, deve lançar bases perduraveis de consolidação politica no continente africano, e abrir novos horizontes de prosperidade economica e financeira, não só á nossa provincia de Moçambique, como á metropole, dispensando-se de reproduzir em defesa d'esse pensamento o que desenvolvidamente expoz, e ainda sustenta, na já mencionada consulta de 28 de março de 1893.»

O ex-governador da Zambezia, e illustre official de marinha, Andrea, apoiou, tambem, calorosa e entusiasticamente, a ideia d'este empreendimento, a que liga uma alta importancia para o desenvolvimento do riquissimo districto da Zambezia, e para a constituição de um grande emporio commercial em Quelimane.

Egual informação acaba de dar o governador Amorim, não menos distincto, nem menos conhecedor d'este importante districto ultramarino, que, pela segunda vez, com geral applauso, administra; e plenamente a confirma o parecer do governador geral de Moçambique, Mousinho de Albuquerque, que apresenta esta medida como de primeira necessidade, e a mais instante, a adoptar para o desenvolvimento da Zambezia.

E cumpre, n'este momento, frisar, desde já, que, sobre todas as vantagens a que nos temos referido, não deve ficar em plano secundario, nem deixar de ser devidamente salientada, a conveniencia que advirá ao governo de uma intervenção directa, e efectiva fiscalização, quer na construcção, quer na exploração, d'este caminho de ferro.

E' de uma elevada significação politica, que desnecessario é encarecer. Basta que o relembremos.

Apreciemos, porém, sob o ponto de vista dos encargos, que sob o aspecto das conveniencias nos parece haveremos já dito o bastante, o pedido que foi feito ao governo, e que se ajusta e amolda a uma legitima aspiração do nosso progresso ultramarino.

O pedido comprehendia:

— a doação completa, incondicional e perpetua, do producto do imposto de transito pela projectada linha ferrea, que ao estado cabe o direito de cobrar;

— garantia, pelo rendimento das alfandegas da Zambezia, da quantia necessaria para o rendimento do imposto de transito, prefazer 3 por cento do valor nominal do capital em obrigações.

A proposta de decreto, que temos a honra de submeter ao sabio criterio de Vossa Magestade, não concede tanto.

Como a companhia dos caminhos de ferro diz na sua petição que, principalmente, de um apoio moral do governo carece, porque confia nos resultados compensadores da exploração que vae patrioticamente tentar; e é para esperar que assim seja, se for conveniente e ajuizadamente administrada; e porque, como estimulo da actividade e zelo da sua administração, mister é que não se garanta, tão completa e incondicionalmente, o capital, que afflorem as energias e vigilancia, repousando-se na garantia do estado; e ainda porque é dever do governo, tanto como o de auxiliar todos os commettimentos de largo alcance politico, economico e commercial, como este, precaver-se, e acautelar, devidamente, os interesses do thesouro, não arriscando, nem comprometendo, mais do que seja compativel com os recursos financeiros de que póde dispôr, sem perturbação do estado actual da fazenda publica; entendeu-se que, sem ir tão longe como a companhia pediu, alguma cousa se podia, e devia, fazer, com grande resultado para a companhia, e sem damno para o estado.

Conceder uma garantia, exclusivamente pelo rendimento do imposto de transito, que o estado tem direito de cobrar, relativo ao trafego pela linha ferrea a construir, e por uma equivalencia ao excesso dos rendimentos das alfandegas da Zambezia, sobre a média dos do ultimo triennio, e ainda esta ultima, a titulo de emprestimo, vencendo juro, é destinar, apenas, receitas a crear, e que só poderão ser creadas pela força do mesmo empreendimento, a cuja realização se consignam, garantindo-se, comtudo, a respeito da segunda, o estado do seu reembolso, e prestando apenas um mero adeantamento.

Não affecta tal projecto a situação financeira actual da provincia, e menos ainda onera, no menor encargo, o thesouro publico, em relação ás receitas, de que ao presente dispõe.

Ainda assim, porém, este auxilio não constitue, para a companhia, a aquisição de uma receita propria, permanente, de duração indefinida e de caracter incondicional. Quanto ao imposto de transito, a cedencia é limitada ao prazo prefixado no contracto da emissão das obrigações, para amortização do respectivo capital obrigatorio, que não excederá a 65 annos, e, findo o qual, se dá a reversão integral para o estado. E, pelo que respeita á garantia complementar, é meramente subsidiaria, só para a hypothese do rendimento liquido da exploração da linha ferrea, acrescido com o imposto de transito pela mesma linha, não attingir a

somma para solver o encargo annual do serviço das obrigações. Por outro lado, como já fica dito, apenas poderá tornar-se efectiva esta garantia, pela importancia igual ao excesso de rendimento nas alfandegas e só até á importancia d'esse excesso, referido á média dos rendimentos dos ultimos tres annos.

Como se vê, portanto, são muito para ponderar, como de alta valia para os interesses do thesouro, estas restricções ao primeiro pedido da companhia, sendo tambem certo que muito é de esperar que os dois principaes factores da sua receita, rendimento liquido da exploração e producto do imposto de transito, bastem, por si sós, para fazer face, dentro de um breve praso, aos seus encargos, dispensando o subsidio complementar, que, como já fica dito, não é mais, ainda assim, do que um simples emprestimo com juro.

Cumpra tambem salientar, desde já, aqui, que o estado não concede, gratuitamente, as garantias de que temos falado. Fica interessado na companhia, como accionista, em 10 por cento da totalidade das acções que se emitirem, tendo, portanto, partilha nos lucros, na razão do seu numero de acções, a consequente ingerencia no conselho de administração, por tres vogaes de nomeação regia, o correlativo direito de se representar nas assembleas geraes, e ainda a faculdade especial de exercer uma fiscalização particular, directa e immediata, quer junto do conselho de administração, por um commissario regio, quer junto da construcção e exploração, por um fiscal tecnico, ficando de conta e como encargo da companhia a remuneração de todos estes funcionarios.

De conta da companhia ficam, tambem, a installação e manutenção de uma colonia militar agricola na região do alto Ruio, nas condições em que foi estabelecida e organizada a de Manica, e certos subsidios ao instituto ultramarino e ás missões da Zambezia.

Por ultimo, ainda, notaremos, por julgarmos de grande alcance esta prevenção, que ficou bem expressa a faculdade do estado, quando assim o julgue conveniente, e mediante o pagamento das obrigações, ao par ou assumindo a responsabilidade de pagar, annualmente, os encargos d'essas obrigações, a tomar conta da linha, como propria, sem que possa haver logar, sob qualquer pretexto, a reclamação de especie alguma, de quem quer que seja, obrigatorio, ou accionista.

Tal é o plano geral do projecto; mas outras cautellas de caracter politico se tomaram tambem em ordem a assegurar, por completo, uma supremacia indiscutivel e inilludivel do governo portuguez n'este caminho de ferro, cuja importancia, sob todos os pontos de vista, o recommenda, com especial cuidado, á sollicita vigilancia dos poderes do estado.

De per si só, esta preponderante e efectiva influencia do governo na administração da companhia bastaria para compensar, justificando-o plenamente, o auxilio que vae prestar á realização d'este grande melhoramento, se não concorressem, por demais, para esse objectivo todas as considerações que deixamos apontadas, e muitas outras que, por terem, relativamente, significação secundaria, não mencionámos n'este relatorio.

Estes são, senhor, os fundamentos em que se baseia o projecto de decreto que temos a honra de submeter á sabia approvação de Vossa Magestade.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 25 de setembro de 1896. — *Jacinto Candido da Silva*.

Tomando em consideração o relatorio do ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar:

Usando da auctorização concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do primeiro acto adicional á carta constitucional da monarchia, e nos termos do decreto de 27 de setembro de 1894;

Ouvida a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º — A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá emitir obrigações do typo de 4 % ao anno, até ao valor nominal de £ 1.400.000 sterlinas, reembolsaveis ao par, n'um praso nunca excedente a sessenta e cinco annos.

§ unico. A emissão far-se-ha successivamente, mediante previa approvação do governo, á medida que a realização do capital se fôr tornando necessaria, nos termos e para os fins do artigo 2.º d'este decreto.

Art. 2.º — O capital realizado pelas obrigações emitidas será destinado á construcção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruio, á demarcação e adaptação dos terrenos annexos, para a creação de fazendas destinadas á colonização nacional, ao estabelecimento e sustentação de uma colonia militar agricola, nas mesmas condições da de Manica, e ao pagamento dos juros por um espaço de tempo que não excederá cinco annos depois da emissão das obrigações.

Art. 3.º — É a companhia auctorizada a nomear curadores, representando os interesses do capital obrigatorio, para fiscalizarem a sua conveniente applicação.



§ unico. Em caso algum poderão os curadores ingerir-se na administração da companhia, nem tomar conta da linha ferrea e suas dependencias, ou de quaesquer territorios, ou installações annexas que estiverem na posse da companhia, ou em que ella superintenda.

Art. 4.º — Os contractos de emissão de obrigações e seus respectivos prospectos, e bem assim os contractos de curadoria, serão submettidos á approvação do governo, que sobre elles resolverá, dentro de tres mezes, a partir da data em que esses documentos lhe forem entregues.

Art. 5.º — O governo faz cessão á companhia, pelo prazo que fôr estipulado para amortização das obrigações, nunca excedente a sessenta e cinco annos, do producto do imposto de transito internacional que venha a cobrar-se sobre as mercadorias transportadas pelo caminho de ferro de Quelimane ao Ruô.

§ unico. Fica entendido que o prazo d'esta cedencia será o fixado no primeiro contracto da emissão, ainda mesmo quando, de futuro, a companhia realize qualquer outra operação com os obrigatarios.

Art. 6.º — A partir do anno 1900, inclusivé, mas só quando a linha ferrea de Quelimane ao Ruô tenha estado em exploração, ao menos, pelo espaço de um anno, se o rendimento liquido da exploração do caminho de ferro, juntamente com o producto do imposto de transito, não forem sufficientes para fazer face aos encargos annuaes do juro e amortização das obrigações, e só emquanto o não forem, o governo abonará á companhia um subsidio annual complementar, até á concorrência da quantia precisa para integrar a satisfacção d'esses encargos, o qual, todavia, não será, em anno algum, superior ao equivalente da importancia, no anno respectivo, do excesso que houver nos rendimentos das alfandegas da Zambesia, sobre a media que houverem realizado durante os ultimos tres annos, 1893 a 1895.

Art. 7.º — O subsidio complementar, a que se refere o artigo antecedente, é unicamente concedido a titulo de emprestimo, constituindo um credito do estado sobre a companhia, em conta corrente, vencendo o juro na razão de 4 por cento ao anno, e que será reembolsado até integral pagamento por metade do rendimento annual da mesma companhia, liquido de todas as despesas de administração e de exploração, e dos encargos das obrigações.

Art. 8.º — Em caso algum os encargos do estado, resultantes do presente decreto, poderão ser diversos, ou maiores, do que os mencionados nos artigos precedentes.

Art. 9.º — A companhia concede ao estado 10 por cento da totalidade das acções já emittidas, ou a emittir em qualquer epocha, com o respectivo direito de representação nas assembléas geraes, e bem assim o direito de ingerencia no conselho de administração, por tres dos seus vogaes nomeados pelo governo.

Art. 10.º — Logo que esteja realizada a primeira emissão de obrigações, a companhia entregará no cofre do instituto ultramarino o donativo de 4:500:000 réis. Obriga-se outrossim a companhia a dar ao dito instituto o subsidio annual de 2:250:000 réis, e bem assim equal subsidio, também annual, será entregue ao prelado de Moçambique, a fim de ser por este prelado applicado ás despesas das missões da Zambesia.

Art. 11.º — O governo reserva-se também a faculdade de nomear um commissario regio, que funcionará junto do conselho de administração da companhia, e bem assim um fiscal technico junto da construcção e exploração do caminho de ferro.

§ unico. Os vencimentos d'estes funcionarios serão pagos pela companhia, devendo os do commissario regio ser eguaes aos dos administradores, e os do fiscal technico não exceder a quantia de 6:000:000 réis por anno.

Art. 12.º — O governo decretará as instrucções pelas quaes se deverão regular o commissario regio e o fiscal technico, mencionados no artigo precedente.

Art. 13.º — Nos decretos que houver a promulgar para a approvação do traçado da linha, ou para qualquer outro fim relativo ao caminho de ferro de Quelimane ao Ruô, tomar-se-hão as providencias necessarias para assegurar a permanencia da nacionalização d'esta linha ferrea, ficando desde já estabelecido que serão portuguezes pelo menos nove decimos de todo o pessoal europeu que vier a ser empregado na exploração da mesma linha.

Art. 14.º — Dado o caso de que, em qualquer epocha, a companhia falte ao cumprimento dos encargos das obrigações, ou por qualquer outro motivo se veja impossibilitada de continuar a exploração, poderá o governo, se assim lhe convier, tomar conta da linha ferrea e de tudo o que estiver na posse ou exploração da companhia, sem que seja admissivel qualquer forma de opposição, adquirindo, pelo reembolso, ao par, todas as obrigações emittidas, ainda não amortizadas, ou pagando, annualmente, os encargos d'essas obrigações. Para uma ou outra hypothese se reserva o governo pleno direito, a cujo exercicio não poderá admittir-se, sob nenhum pretexto, a menor opposição da parte dos obrigatarios, ou dos seus curadores.

§ unico. No caso previsto n'este artigo não haverá nunca logar a reclamação, ou pedido de indemnização de especie alguma,

quer por parte dos obrigatarios e dos curadores, quer pela dos accionistas.

Art. 15.º — A companhia reformará devidamente os seus estatutos, de accordo com o que fica estabelecido nos artigos antecedentes, devendo submeter os novos estatutos á approvação do governo.

Art. 16.º — Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro o secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de setembro de 1896. — REI. — Jacintho Candido da Silva.

## NOTAS DE VIAGEM

### IV

Chegada a Oran. — Aspecto da cidade. — *Cirer, Monsieur?* — Alfandega e policia. — Os banhos mouros. — As theorias de Kuhne em acção.

Partindo de Melilla ás 4 da tarde, pouco se vê da costa africana, porque o vapor afasta-se para o mar em breve tempo, e só nas brumas do crepusculo se vê, sumindo-se, uma faixa parda da terra continental, ou as tres pequenas ilhas Zaffarinas, desertas e escalvadas, que defrontam com o cabo d'Agua.

A passagem dos dominios hespanhoes para os da França não se vê, porque já se faz de noite, e de dia que fosse e perto da terra que se navegasse, a costa escarpada é toda uma, sem delimitação politica ou natural que a defina.

Só ao romper da aurora, os que não durmiram ou despertam cedo começam a vêr panorama mais interessante.

Vamos em breve dobrando o cabo Falcon, e avistando, passado elle, o lindo amphitheatro em que se recosta Mers-el-Kebir, a bella cidadezinha, vizinha e sentinella de Oran.

Às 7 horas acompanhamos o longo muro do porto, formado por grandes blocos de paralelepipedos com intervallos abertos, para attenuar o embate das fortes ondas, muro que tem a extensão exacta de 1.000 metros. Por sobre elle avista-se a cidade, cujo aspecto é o mais pittoresco possivel áquella hora.

Em baixo um caes enorme em que, no ancoradouro, se balouçam duzias de vapores e embarcações pequenas; na terra uma grande fileira de bons edificios, onde estão installadas repartições aduaneiras, do serviço de policia, sanitario, etc.; os consulados de varias nações, e entre elles o portuguez, cujo representante é... um inglez. Deante d'esta avenida amontoam-se enormissimas pilhas de cereaes; milhares e milhares de saccos que varios guindastes tiram dos wagons da linha ferrea, a qual, descendo por uma forte rampa, da esquerda, vem ter ao caes, onde os navios recebem aquella enorme riqueza que annualmente evita á França a sahida de milhões de ouro para o estrangeiro.

Esta linha sahe da estação principal e, rodeando a cidade, sob parte da qual passa em tunnel, vem acabar no caes, unicamente para o serviço de mercadorias.

Por cima dos telhados das casas da avenida desenvolvem-se tres generos de paizagem em quasi egualdade de alturas:

À esquerda, o forte, o Chateau-Neuf, offerece-nos á vista as suas muralhas recortadas em ameias, sahindo de montões de verdura das avenidas do leste do passeio de l'Etang.

Ao centro, este bello passeio em variadas rampas, construidas sobre o valle do rio Rouine, cobertas de arvores de grande altura, por entre as quaes se destaca parte dos edificios da cidade alta, o hospital militar, o minarete da grande mesquita, e varias construcções particulares.

À direita, um montão de casaria em que se salienta a cathedral de S. Luiz, formando o bairro hespanhol,



o velho bairro que se vae transformando materialmente em edificações modernas, mas que moralmente se conserva hespanhol como nasceu, com os seus moradores, todos falando a lingua de Cervantes, e alguns nem sequer percebendo o francez.

Ao lado, limitando o mar, ergue-se alterosa, imponente, a montanha, o Mourdjajo, de 400 metros de altura, sobrepujada pela pequena capella e pelo velho forte restaurado, tendo no segundo plano, mais para o interior, outro alto de 580 metros, sobre o qual um antigo *marabu* (tumulo de sacerdote) destaca as suas faces brancas de cal, illuminadas pelo sol nascente.

Entretanto que, encantados, contemplamos este panorama, o vapor dá a volta á ponta do muro do porto, e é então que vemos todo o enorme movimento d'este e as bellas condições que elle tem para abrigo e carga dos navios, encostando estes ao caes, como o vapor em que vamos, que rapidamente se encontra junto á muralha.

Mas... são 7 da manhã e a alfandega, que em toda a parte é o enorme pesadelo do viajante, ainda não se levantou.

Ha que esperar por ella e pela sua collega (nas massadas que nos dá), a policia de caminhos de ferro e portos, que tem que visar-nos o passaporte.

Porque este tratinho, com que eu embirro solemnemente, é necessario para ir á Algeria, como para voltar de lá para Hespanha.

Malas preparadas á borda do barco, eis-me prompto a saltar em terra, mas dois guardas ao portaló não deixam sahir, até que a senhora alfandega venha.

Entretanto cá fóra começa um enxame de arabes de barrete encarnado, calções e pé nu, n'uma enorme algazarra, gritando nomes e preços de hoteis, offerecendo trens, e não faltam já garotos de lata de graxa em punho, e escovas dentro de uma caixa na outra mão, que nos gritam: — *Cirer? monsieur.*

E' a enorme praga dos *cireurs*, engraxadores de botas, que assola toda a Algeria, mister a que se entregam, em bandos por todas as ruas, quantos rapazes ha por aquellas terras entre 6 e 12 annos.

Afinal, chegam as auctoridades por que tanto almejavamos e dão liberdade aos prisioneiros.

Para compensar a demora a que nos obrigaram, são extremamente amaveis. A alfandega contenta-se em perguntar se nada temos a *declarer*, isto é, objecto que pague direitos; á resposta negativa faz abrir uma das malas, á sua escolha, e logo que a vê aberta auctoriza-nos a fechal-a.

A policia do porto, tambem muito attenciosa, guarda o passaporte, convidando-nos a vir recebê-lo depois das 10 horas, e entregando-o então carimbado, para ser valido em toda a Algeria, entrega que é feita com os maiores requintes de delicadeza.

Tomo um trem, por dois francos, que me leva ao hotel e eis-me em pleno calor africano. Vejo o thermometro, marca 32° ás 8 horas da manhã.

Começo, pois, pelo invariavel banho de lavagem, e perguntando onde ha um estabelecimento para isso, o arabe, corrector do hotel, pergunta-me por seu turno: — quer banho mouro ou francez?

— Vamos ao mouro, que banhos francezes tenho eu já tomado muitos.

Depois de subir á cidade alta por duas ruas em escadarias, eis que o guia me faz entrar n'uma casa de construção arabe, de dentro da qual sahem baforadas de um calor suffocante.

Pois então é isto o banho que eu buscava para me refrescar?

Lá dentro o calor ainda é peor.

Ao lado esquerdo um extenso colchão coberto de mantas de lã, onde alguns arabes se retouçam nus; do outro uma porta de onde sahem mais arabes no trajo de Adão para se atirarem para a tal larga cama.

Tendo resolvido não me utilizar de taes banhos, visito, porém, o estabelecimento, por curiosidade.

A porta que vi á direita conduz, passado um guardavento duplo, á verdadeira casa de banho. Esta é uma grande sala hermeticamente fechada, chão, paredes e tecto forrados de azulejo, tendo ao centro varias torneiras de onde sae agua fria, morna ou quente, á escolha dos banhistas.

Esta sala fica superior a um subterraneo, onde constantemente é queimada lenha em quantidade a manter n'ella uma atmospheria abrazadora, insupportavel — um verdadeiro forno ardente.

Os arabes, depois de se despirem em quartos, no corredor, entram para ali e lá se lavam ao pé das torneiras d'agua cuja temperatura preferem, esfregando-se com sabões e plantas aromaticas, alguns, e depois de dez minutos d'aquelle inferno veem deitar-se nas taes camas, cobrindo-se com as mantas e... acabando por dormir, sem se enxugarem.

Afinal, mal sabem elles, nos seus processos primitivos, que estão fazendo applicações das modernas doutrinas de Kuhne, que eu ao regresso vim encontrar tão preconizadas e com tanto entusiasmo apreciadas na capital portugueza!

Que, diga-se a verdade, sempre foi minha convicção que ha por cá muita gente que precisa de banhos frios... sobretudo á cabeça...

## Caminho de ferro do Ruó

Estão satisfeitas as aspirações de quantos se interessavam pela construção d'esta linha, de incontestavel vantagem não só para os progressos da nossa provincia de Moçambique, como mesmo para a manutenção do nosso dominio ali.

O relatorio e decreto que hoje publicamos, fazendo a concessão d'essa linha, assegura a sua construção em breves annos.

As condições d'essa concessão desfizeram todas as apprehensões que os pessimistas se entretiveram a espalhar de que seria altamente pesada para o thesouro a realização d'esse trabalho.

Vê se, pelas condições do decreto e pelas considerações do relatorio que o precede, que o assumpto foi bem estudado, o que não é vulgar no nosso paiz, e se conseguir ao mesmo tempo dar á companhia garantias que lhe permittam obter capitães para a construção e exploração, precaver os interesses do thesouro, para que essas garantias não lhe resultem puro gravame, e resalvar os direitos do paiz por meio de uma fiscalização activa e directa, terá assegurada a boa construção e exploração da linha e o cumprimento fiel do contracto.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 12 a 14 dos Estatutos, faz-se publico que no sorteio das obrigações d'esta companhia, realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 2.596 a 2.600; 5.461 a 5.465; 9.066 a 9.070 e 18.516 a 18.520, da 1.ª série; e 29.931 a 29.935 e 40.791 a 40.795 da 2.ª

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros começará no dia 1.º d'outubro, na séde da companhia, rua Nova do Carva-



lho, n.º 71, 2.º — e na agencia no Porto, rua da Picaria, 49, — nas condições dos semestres anteriores.

Lisboa, 26 de setembro de 1896.

Os directores: *Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio José Gomes Lima, Pedro Ignacio Lopes.*

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Estampilhagem das obrigações de 4 1/2 % de 1889 (2.ª e 3.ª série)

De conformidade com a convenção de 4 de maio de 1894, homologada por sentença do tribunal do commercio de Lisboa de 11 de outubro do mesmo anno, acham-se promptas as novas folhas de coupons das obrigações de 4 1/2 % d'esta companhia, emitidas em 1889 (2.ª e 3.ª séries), e annuncia-se que, a datar de 1 de outubro de 1896, serão estampilhadas essas obrigações de modo que cada grupo de tres das mesmas obrigações em circulação passe a representar uma obrigação privilegiada do 1.º grau de juro fixo de 4 1/2 % e duas obrigações privilegiadas do 2.º grau de juro variavel até 4 1/2 %, tudo nos termos da referida convenção.

A estampilhagem das obrigações da 2.ª série será feita exclusivamente em Lisboa, na sede da companhia, e da 3.ª série exclusivamente no Bank für Handel & Industrie, de Berlim.

Para a estampilhagem só podem ser apresentados grupos de tres obrigações ou seus multiplos, não dando a companhia minimos de nenhuma obrigação, quer de 1.º quer de 2.º grau.

No acto da estampilhagem serão annexadas ás obrigações as respectivas folhas de coupons novas, arrecadando as folhas antigas a companhia ou o Bank für Handel & Industrie, conforme as obrigações forem da 2.ª ou da 3.ª séries.

As obrigações da 2.ª série devem achar-se munidas dos coupons n.º 14 e seguintes, as da 3.ª série dos coupons n.º 15 e seguintes, e ser apresentadas, como fica dito, em grupos de 3 ou seus multiplos, acompanhadas de uma lista em duplicado, arithmeticamente coordenada, na sede da companhia ou no dito banco, também encarregado da troca, sendo os formularios d'esta lista fornecidos pela companhia ou pelo mencionado estabelecimento.

A companhia ou o banco dará aos apresentantes recibos provisionarios das obrigações destinadas á estampilhagem, sendo essas obrigações restituídas logo que a estampilhagem se houver realizado, nos termos da convenção e d'este annuncio.

Faltando o coupon n.º 14 da 2.ª série ou o n.º 15 da 3.ª série, ou qualquer outro vencível depois d'elles, a estampilhagem e entrega das novas folhas de coupons só poderá verificar-se contra deposito integral em especie quanto á 2.ª série, na sede da companhia, quanto á 3.ª série no Bank für Handel & Industrie, da importancia nominal indicada no coupon das obrigações antigas.

A restituição dos depositos em especie contra entrega dos coupons que tiverem faltado póde ser reclamada em qualquer dia durante o periodo de prescrição.

Acabado o praso para a prescrição, contado desde o dia de vencimento do coupon extraviado, será o deposito restituído sem outra formalidade a quem de direito fôr.

As obrigações da 2.ª e 3.ª séries de 4 1/2 % de 1889 que até ao dia 1 de outubro de 1901 não forem apresentadas para serem estampilhadas, nos termos da convenção, prescrevem a favor da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em virtude do § 2.º da base 13.ª da mesma convenção.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, Lisboa, 22 de setembro de 1896. — O presidente de conselho de administração, *Antonio M. P. Carrilho.*

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Para discussão das contas e do relatorio, e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Porto, 25 de setembro de 1896. — O primeiro secretario da assembléa geral, *Jorge Pinto da Silva.*

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1896.

A apathia em que se achavam os negocios no começo do mez foi sensivelmente modificada pela perturbação a que deu causa a alta brusca dos cambios e a declaração feita por uma im-

portante succursal bancaria estrangeira de que deixaria de publicar as suas cotações cambias sobre Paris e sobre Londres por motivo das incertezas e indecisões da situação actual. Mais uma vez foi notada a impassibilidade com que o Banco de Portugal continua a olhar para a regularização do movimento da praça. A falta de ouro vae-se accentuando, havendo todos os indícios de que estão quasi exgotadas as reservas na especie e que, em verdade, eram avultadas. N'esta situação entendeu o sr. ministro da fazenda por melhor, visto haverem-se malogrado as tentativas para a realização do emprestimo de 9.000 contos em Paris, fazer appello ás casas bancarias portuguezas para o subscreverem, ou na totalidade ou, pelo menos, por um terço da somma pedida, ou sejam 3.000 contos. Ha quem affirme que a operação se realizará, mas ha também quem julgue o contrario, inclinando-se a que será addiada para occasião mais opportuna, sendo também provavel que o addiamento envolva a solução relativa aos novos navios de guerra. No entretanto as difficuldades financeiras existem e não parece do melhor aviso procurar addial-as de preferencia a procurar resolvel-as, porque decerto ellas se agravarão muito mais

\*

Depois da impressão causada pela brusca alta dos cambios, a que acima alludimos, a situação modificou-se um pouco, e nos ultimos dias as tendencias, embora de accentuada reserva, pareciam menos inquietantes. Os tomadores resolveram conservar-se na expectativa, para verem se se radica a crença de que o agio do ouro terá que baixar por não haver necessidades importantes a satisfazer. Não me parece que a hypothese se dê, e pouco viverá quem não vir que os optimistas ou especuladores se enganam. A prova está já em que logo que se pronuncia no mercado a mais pequena procura de ouro, para logo o desvio nas cotações se affirma. As lettras sobre Londres tem sido negociadas de 40 1/2 a 40 13/16 e o cheque de 40 1/4 a 40 9/16. O mercado das inscrições tem-se conservado frouxo, regulando as de assentamento de 36,32 a 36,40 e as de coupon de 36,29 a 36,30. As obrigações de 1888 (4 p. c.) regularam a 16#950 réis, as de 1890 a 44#200 réis, com pequeno movimento e as de 4 1/2 p. c. de 50#200 a 50#600 réis sem operações avultadas. As obrigações prediaes de 6 p. c. regularam a 94#000 e 94#500 réis, coupon e assentamento respectivamente, as de 5 p. c. a 91#500 réis, as de 4 1/2 p. c. a 90#000 réis e as de 4 p. c. a 78#000 réis. Mantem-se a 80#000 réis as obrigações Loanda-Ambaca. Pequenas transacções foram feitas com obrigações da Companhia das Aguas (assentamento) de 64#100 a 64#700 réis.

\*

As acções dos bancos regularam: — Banco de Portugal a 134#800, Lisboa & Açores a 113#500, Commercial de Lisboa a 112#000, Nacional Ultramarino a 69#500 réis. N'esta quinzena fallou-se na concorrência d'este ultimo banco em operações financeiras relacionadas com certas empreitadas de obras publicas no ultramar. Não sei até que ponto seja verdadeiro o que a este respeito tem corrido na praça, no entretanto, devo dizer que deve haver exagero no que se tem dito, pois o banco tem uma lei organica e é claro que não póde envolver-se ou comprometter-se em operações alheias á sua instituição legal.

\*

Não se modificou a situação dos cambios do Rio sobre Londres. A crise politica que está atravessando o Brazil e que é muito mais extensa e muito mais intensa do que pode suppor-se continua a causar serias perturbações nos mercados financeiros. Por duas ou tres vezes n'esta quinzena, telegrammas do Rio de Janeiro annunciando nova depressão no cambio inseriam a rubrica de — *mercado cambial muito agitado*. A falta de confiança no existente é cada vez maior tendo invadido todas as classes conservadoras preponderantes que são as que *tem que perder* e realmente tem perdido bastante nos ultimos sete annos.

J. F.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	40 11/16	40 5/8	Desconto no Ban-	
» cheque.....	40 5/14	40 1/4	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	704	705	No mercado.....	5 %
» cheque.....	709	711	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	288	289	res .....	117
» cheque.....	292	293	Cambio Brazil...	8 13/16
Francfort 90 d/v.....	288 1/2	289 1/2	Premio libra.....	1#400
» cheque.....	292 1/2	293 1/2		
Madrid cheque.....	980	985		



## Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa: Inscriptões assent....	36,25	36,35	36,43	36,40	36,40	36,35	36,35	36,40	-	36,35	-	36,28	36,25
» coupon.....	36,19	36,25	36,27	36,29	36,30	36,29	36,30	36,30	36,30	36,29	36,30	36,30	36,30
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	16.900	16.900	-	16.850	-	16.950	16.950	-	-	-	16.900
» 4 0/0 1890 assent....	44.300	44.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	44.200	-	-	-	44.200	44.300	-	44.300	-
» 4 0/0 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	50.500	50.500	-	-	50.200	50.000	-	-	-	-	50.500	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	51.000	51.000	50.900	-	-	50.700	50.700	-	50.700	-	-	50.700	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	48.400	-	48.500	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	134.800	134.300	-	134.800	-	134.600	134.500	134.500	-	134.500	134.500
» » Commercial.....	-	112.000	-	112.000	112.000	112.000	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino....	-	-	-	-	68.700	-	-	69.500	-	-	-	-	-
» Ta bacos coupon.....	-	-	-	-	-	77.300	-	-	-	-	-	77.000	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.600	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	94.200	-	-	-	94.500	-	94.500	-
» » 5 0/0.....	-	91.500	-	-	91.500	-	-	-	-	-	91.300	91.100	91.100
» Comp. Real 3 0/0.....	31.000	-	-	-	31.000	30.600	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	80.000	80.300	80.500	-	-	-	80.500	80.600	80.600	-	-	80.100	-
Paris: 3 0/0 portuguez ....	26,87	26,87	26,87	27	27	26,93	26,75	26,87	26,68	26,75	26,50	26,50	26,50
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65	-	-
» Madrid-Caceres .....	-	-	-	-	-	-	-	-	39,50	-	39	-	-
» Norte de Hespanha ..	114	113,12	113	113	115	114	112,50	112	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	-	169,50	170	171,50	171	171	170	-	161	-	-	-	-
» Andaluzes.....	126,50	128	-	128,75	127	127	-	-	120	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	132,50	132	132	132	131,50	131	131	130,50	128	130,50	130,50	130,50	130,50
» C. Beira Alta.....	84	83,50	82,25	-	82,50	83	82,50	82,50	82,50	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	-	130	128	128	128	128	127,50	128	128	128	128
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	-	-	-	260	257	258,50	256	256,50	253	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,75	26,62	26,75
Obrig. Atravez Africa.....	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71
Amsterdan: Atravez Africa.	69	69	68,75	68,75	68,75	68,75	68	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75	67,75
Bruxellas: Atravez Africa...	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895		
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis	de	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
	Antiga rede	9 15	Setemb.	693	79:033.000	114.044	690	72:889.376	105.636	2.206:140.000	1.121:411.770	84:728.230	-
	e nova não	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste...	Nova rede	9 15	Setemb.	380	10:479.000	27.576	380	9:997.624	26.309	256:855.000	251:474.230	4:380.770	-
	garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6 12	Agosto	475	18:598.900	39.155	475	17:929.140	37.745	447:087.105	418:333.985	28:753.120	-
		13 19	"	"	18:366.125	38.665	"	15:702.680	33.058	465:453.230	434:036.665	31:416.565	-
Minho e Douro.		20 26	"	"	16:992.700	35.774	"	16:908.420	35.596	482:445.930	450:945.085	31:500.845	-
		1 7	Julho	353	24:689.650	69.942	353	22:116.692	62.653	531:604.029	478:910.395	52:693.634	-
		8 14	"	"	19:540.480	55.355	"	18:303.730	51.851	551:144.509	497:214.125	53:930.384	-
		15 21	"	"	19:366.051	54.861	"	22:541.600	63.857	570:510.560	519:755.725	50:754.835	-
Beira Alta.....		-	-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu).....		12 18	Agosto	105	1:653.290	15.745	105	1:698.995	16.180	39:991.500	38:639.072	1:352.428	-
		19 25	"	"	1:327.523	12.643	"	1:579.222	15.040	41:318.823	40:218.294	1:100.529	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		26 1	Setemb.	34	1:892.770	55.669	34	1:702.394	50.070	51:337.906	48:133.574	3:204.332	-
Guimarães.....		2 8	"	"	1:844.855	54.260	"	1:809.715	53.226	53:182.761	49:943.289	3:239.472	-
		9 15	"	"	1:710.630	50.312	"	1:700.910	50.026	54:893.391	51:644.199	3:249.192	-
		2 8	Setemb.	3656 Ps.	1:866.855 Ps.	510	3656 Ps.	1:827.451 Ps.	499	60:670.395 Ps.	55:626.667 Ps.	5:043.728 Ps.	-
		9 15	"	"	1:943.779	531	"	1:859.992	508	62:614.174	57:486.659	5:127.515	-
Norte de Hespa- nha .....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 9	Setemb.	2927	1:140.500	389	2927	1:031.684	352	39:253.492	34:992.965	4:260.527	-
		10 16	"	"	1:129.431	385	"	1:103.908	377	40:382.923	36:096.873	4:286.050	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zarahoga—Alican- te.....		27 2	Setemb.	1067	400.252	375	1067	354.652	324	10:470.550	10:132.357	338.193	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes .....		3 9	Setemb.	180	42.673	237	180	31.516	175	1:339.006	1:651.674	-	312.668
		10 16	"	"	44.907	249	"	39.815	221	1:378.822	1:696.582	-	317.760
		17 23	"	"	39.510	219	"	40.765	226	1:418.332	1:737.347	-	319.015
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



## Caixas de soccorros e de reformas da Companhia Real

Está publicado o relatório das caixas de soccorros e de reformas e pensões, relativo ao exercício de 1895.

No que se refere á primeira d'estas instituições, a receita teve um augmento de 1:336#471 réis sobre a de 1894 e a despesa outro de 2:400#190 réis, o que reduziu o excedente de 49 a 44 %.

Estas verbas foram:

	1894	1895
Receita.....	35:114#790	36:451#261
Despesa.....	17:914#532	20:314#722
Saldo.....	17:200#258	16:136#539
por cento.....	49	44

A receita foi constituída pelas seguintes verbas:

Bilhetes de gare.....	14:751#150
Bilhetes d'assignatura.....	1:562#125
Multas.....	1:903#910
Balanças automaticas.....	49#046
Empresa d'annuncios.....	236#410
Vendas d'agua, etc.....	375#600
Juros d'emprestimos.....	1:180#030
Donativos.....	84#000
Armazens de viveres.....	14:454#281
Diversos.....	1:854#709
Somma, réis.....	36:451#261

As despesas foram:

Administração Central.....	2:596#529
Armazem de viveres	
Pessoal.....	4:574#100
Diversos.....	1:668#366
Escola «Camões».....	826#979
Serviço de saude.....	1:273#870
Abonos a doentes.....	4:226#075
Funeraes (57).....	932#270
Donativos e Soccorros.....	1:695#400
Juros de fianças.....	1:337#712
Diversas.....	1:183#421
Somma, réis.....	20:314#722

Não nos diz o relatório em que consistiu a verba de administração central, que se nota ser elevada, representando mais de 12 % da despesa total e cerca de 50 % da verba gasta em soccorros a doentes e em funeraes.

Os emprestimos de dinheiro concedidos ao pessoal elevaram-se á somma de 28:452#700 réis.

A importancia das vendas nos armazens de viveres foi de 135:069#320 réis, menos 3 contos de réis do que no anno anterior.

A escola Camões, no Entroncamento, deu melhor resultado do que no anno anterior, sendo frequentada por 162 alumnos, dos quaes 100 do sexo masculino, sendo examinados e approvados 5 alumnos.

Finalmente, o saldo a favor que passou á caixa de reformas e pensões foi de 13:926#982 réis.

A receita e despesa d'esta caixa foi, no referido anno:

Receita:

Jóias.....	2:033#374
Quotas.....	14:826#795
Juros de papeis de credito.....	6:117#953
Juros de deposito no Monte-pio Geral...	564#810
Lucros liquidos da Caixa de Soccorros..	13:926#982
Diversas receitas.....	1:970#358
Somma, réis.....	39:440#272

Despesa:

Pensões.....	20:489#638
Reembolsos de jóias.....	170#700
Reembolsos de quotas.....	1:300#255
Somma, réis.....	21:960#593

O excedente foi, pois, 17:479#679, em constante diminuição desde 1892 em que se elevou a 25:487#818 réis.

Deve notar-se que não se incluye verba alguma de subvenção da companhia que, segundo resoluções do seu conselho de administração, devia entrar, no anno findo, com a verba de 9:884#530 réis.

A conta de balanço eleva-se a um activo de réis 774:784#367, sendo 223:703#413 réis em titulos, réis 284:125#500 em deposito em poder da companhia.

O numero de reformados em 31 de dezembro elevava-se a 96, e o de pensionistas, (viúvas e filhos) a 90.

O minimo de pensão annual de reforma foi de réis 22#460, o maximo de 600#000 réis e a média de réis 155#370.

O minimo de pensão legada foi de 7#200 réis, o maximo de 300#000 réis e a média 64#660 réis.

A conclusão que se tira d'este relatório é bem triste, afinal: comparando os diferentes annos desde 1892, vê-se que o numero de empregados inscriptos diminue, como diminue a importancia das quotas, enquanto que o numero de pensionistas e o valor das pensões cresce cada anno.

Se a companhia não lhe vale com a percentagem em tempo votada como auxilio annual, como fazem todas as administrações nacionaes e estrangeiras, a caixa de reformas e pensões não poderá em breve satisfazer os seus compromissos.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Estação da Figueira.** — Já está collocada a nova bascula n'esta estação, junto ao caes dos vinhos, melhora-mento que tão necessario se tornava e que o commercio reclamava para facilitar o serviço de expedições que mais se avoluma cada dia.

**Ponte da Cruz Quebrada.** — Já está corrido o primeiro taboleiro da nova ponte sobre o Jamor.

Os trabalhos continuam activos para que esta semana fique corrido o outro taboleiro, o da via ascendente, que ainda se acha em acabamento, do lado de Cascaes.

Immediatamente se procederá ás experiencias e ao restabelecimento da circulação pelas duas vias, o que nos asseguram começará no domingo 4.

A ponte devia estar prompta em 6 d'agosto.

**Freios de vacuo.** — Foi auctorizada pelo sr. ministro das obras publicas a compra d'estes freios para 10 locomotivas destinadas ás linhas do Minho e Douro, no valor aproximado de 20 contos de réis.

**Minho e Douro.** — O sr. ministro das obras publicas officiou ao Centro Commercial do Porto, communicando que tinham sido attendidas as suas reclamações relativamente á deficiencia das installações da estação de Porto A.

Falta, porém, resolver a questão mais importante: a falta de material que se nota nas linhas do Minho e Douro, contra a qual o commercio está protestando.

— Terminou o concurso para a construcção e exploração de um caes acostavel no Douro entre o caes dos caminhos de ferro e o caes das Freiras. Concorreram apenas os srs. Campos e Moraes, importantes industriaes e constructores do Porto, os quaes reduziram de 80 para 70 réis a taxa de acostagem e de 190 réis para 80 réis a taxa de armazenagem.



## LINHAS HESPAÑOLAS

**Linares a Almeria.**—Os trabalhos d'esta linha, no trajecto entre Guadix e Linares, avança com relativa actividade.

Breve se correrá a ponte das Labercillas; a do Governador, como estão ainda montando os tramos, deve demorar mais alguns dias, mesmo porque o trabalho a fazer é muito difficil.

Em todo o caso póde affirmar-se que esta ultima ficará concluida dentro em pouco tempo.

Procede-se á collocação da via em varios pontos.

A ponte de Ilacho, perto de Alamedilla, será uma das mais importantes da Hespanha: medirá 600 metros de comprimento.

**Guadix a Moreda.**—Ainda não foi aberto ao publico o troço de Guadix a Moreda, porque o engenheiro, que em nome do governo tem de inspecionar e receber a linha, ainda não compareceu a fazer este serviço. Por tal motivo a companhia Fives-Lille tem empregado toda a sua actividade na construcção de outro troço de linha que liga Moreda com Guadahortuna, sendo provavel que em dezembro do corrente anno se faça a entrega do referido troço á companhia dos caminhos de ferro do sul de Hespanha.

As grandes obras de arte, que se estão fazendo para a construcção das pontes dos rios Salado e Guadahortuna, estão muito atrasadas, calculando-se que ainda seja preciso anno e meio para que a companhia possa realizar o seu ideal, de unir, por meio de uma linha ferro-viaria, Almeria ao resto da Hespanha.

**De Carrion a Rábida.**—O governo concedeu licença para se construir um caminho de ferro economico que, partindo de Carrion dos Céspedes, na linha de Sevilha a Huelva passe por Bollullos do Condado, Rociana, Bonares e Moguer.

**Nas Filipinas.**—Organizou-se em Paris um syndicato que se propõe construir alguns dos caminhos de ferro que constituem o plano da rede geral das Filipinas.

**Carril a Pontevedra.**—As obras de construcção d'este caminho de ferro caminham com rapidez no troço de Rubianes em que trabalham muitos operarios.

**Caminho de ferro de Blancos.**—Espera-se que a inauguração d'este caminho de ferro, que é a continuação do de Cartagena a Union, seja no principio do proximo anno de 1897.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### SUISSA

Foi já perfurado o ultimo dos novos tunneis da linha de Lucerna Immensee do caminho de ferro de S. Gothardo.

O novo tunnel mede 120 metros e passa sob parte da cidade de Lucerna.

A abertura de toda a linha será provavelmente em 1 de junho de 1897.

### ALLEMANHA

A convenção concordada entre o magistrado de Berlim e a grande sociedade de tramways d'aquella cidade, relativa á introdução da tracção electrica em toda o rede da sociedade, vae ser apresentada ao conselho municipal.

Parece que ha n'este conselho vontade de contrariar e rejeitar a combinação estabelecida.

A sociedade dos tramways occupa-se presentemente de reunir os capitães necessarios a uma installação completa.

Em 31 de março de 1896 contava a Prussia 167 caminhos de ferro de via estreita construidos ou approvados, dos quaes 41 na provincia Rhenana, 17 na provincia de Brandeburgo, 17 na Pomerania, 17 na Saxonia, 16 em Hesse-Nassau, 12 em Schleswig-Holstein, 10 na Silesia, 9 na Westphalia, 7 na provincia de Posen, 7 no Hannover, 6 em Berlim, 5 na Prussia occidental e 3 na Prussia oriental.

Foi na provincia Rhenana que esta categoria de linhas ferreas tomou maior desenvolvimento.

Os unicos districtos onde não existem ainda linhas ferreas reduzidas são as de Gumbinnen, Osnabrück, Münster e Sigmarigen.

Em 67 d'estas linhas está em uso a locomotiva a vapor, em 23 a electricidade, nas restantes a tracção animal.

### RUSSIA

O governo da Russia encomendou á fundição Baldwin Locomotive Works, de Philadelphia, a construcção de 60 locomotivas para comboios de mercadorias. Este pedido completa o numero de 134 machinas da mesma procedencia e com o mesmo destino.

### CHINA

N'um documento expedido pelo vice-rei de Chihli, leem-se os seguintes periodos:

«A construcção do caminho de ferro de Pekin a Hankow, chamado geralmente o caminho de ferro de Lon-Han ou de Lon-

Kon-Chiao a Hankow, é d'uma importancia vital para o bem estar do imperio. N'estas condições, é preferivel que os particulares se encarreguem elles proprios da empresa, sob a vigilancia geral do governo, o que não póde senão garantir o bom resultado do empreendimento.»

Esta linguagem parece affirmar que a construcção de caminhos de ferro na China está finalmente assegurada.

A construcção da referida linha será entregue a tres syndicatos. Não tardará, pois, que a grande arteria de Pekin-Hankow esteja ligada a de Hankow-Cantão, tratando-se tambem de estudar o estabelecimento de ramaes para os principaes centros productores.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 210)

No seguinte quadro se encontra o movimento havido na parte da conta *Estabelecimento* que se refere ao custo das linhas em exploração, Obras do Tejo e Estudos de novas linhas, vendo-se n'esse quadro as alterações feitas em 1895 em relação a 1894.

Estado da conta em 31 de dezembro de 1894 e 1895

Designação das linhas	Construcção e gastos geraes	
	1894	1895
Leste e Norte.....	22.441:496\$454	21.316:120\$610
Ramal de Cáceres.....	1.592:606\$683	1.372:437\$381
Ramal de Coimbra.....	71:733\$493	71:733\$493
Lisboa-Cintra-Torres Vedras .....	4.212:062\$913	4 012:083\$716
Torres Vedras, Figueira e Alfarellos .....	5.887:760\$230	5.498:328\$398
Santa Apolonia a Bemfica.	811:069\$990	811:069\$990
Linha Urbana.....	4.188:691\$122	3.675:460\$244
Linha de Cascaes.....	2.151:395\$296	1.621:883\$424
Linha da Beira Baixa.....	11.727:067\$110	10.652:386\$248
Obras do Tejo.....	1.849:888\$683	—
Estudos de novas linhas a classificar.....	17:166\$472	17:166\$472
Sommas. ....	54.950:938\$446	49.048:669\$976

Comparando as duas columnas do quadro acima, nota-se que em 1895 ha no total uma differença para menos de 5.902:268\$470, que resulta:

1.º de ter sido retirado para uma rubrica especial o valor do material circulante, ou seja.....	3.192:274\$518
2.º do valor do edificio annexo á estação Lisboa-Rocio, que foi descripto sobre a rubrica especial «Predios Uabanos» ou seja.....	455:803\$574
3.º de ter sido retirado da construcção de Leste e Norte, e passado para a rubrica especial «Mobilia, Utensilios e ferramentas», o valor do pequeno material e mobilia que figurava por....	299:070\$378
4.º de ter passado para a conta «Bens proprios com applicação especial» a importancia da despesa com as obras do Tejo.....	1.849:888\$683
5.º de ter sido abatido na despesa do ramal de Cascaes a differença entre o custo, nos balanços anteriores, das obras do Tejo e a avaliação actual dos mesmos terrenos na conta especial acima .....	105:231\$317
Somma igual.....	5.902:268\$470

### Material circulante

No exercicio de 1895 foi augmentado no inventario do material circulante o valor de uma nova caldeira para machinas ou seja 3:447\$269, e por isso, em 31 de dezembro ultimo, o material circulante effectivo, escripturado em conta especial, figura por 3.195:721\$787. Esta quantia corresponde ao valor real do mesmo material no dia 31 de dezembro do anno findo.

### Mobilia, utensilios e ferramentas

A mobilia, utensilios e ferramentas existentes em 31 de dezembro de 1895, segundo os respectivos inventarios, figuram em uma conta especial sob a epigraphe «Mobilia, utensilios e ferramentas» pelo valor total de 476:261\$829.



**Novas construcções e trabalhos complementares**

A despesa effectuada no exercicio de 1895 com as novas construcções e trabalhos complementares, na importancia total de 190:830\$832, foi balanceada pela reserva especial, nos termos do convenio de 4 de maio de 1894, a saber:

**Linha de Leste e Norte:**

Ampliação das officinas em Lisboa.	2:271\$488	
Conclusão da 2. <sup>a</sup> via do Poço Bispo ao Entroncamento .....	18:099\$172	
Grua de Mogofores .....	32\$400	
Via de resguardo na estação do Reguengo .....	323\$704	
Barracão para carruagens em Lisboa P. ....	681\$625	
Reparação da ponte do Tejo .....	3:054\$496	24:462\$885

**Linha da Beira Baixa:**

Ampliação da estação d'Abrantes..	208\$662	
Acabamento da linha .....	8:147\$155	
Multas impostas pelo Governo e despesas de fiscalização .....	5:976\$073	14:331\$890

**Linha urbana:**

Luz electrica em Lisboa Rocio ...	384\$805	
Ampliação da estação de Campolide	2:063\$182	
Montagem dosapparehos Saxby...	1:782\$362	
Pago á Camara Municipal de Lisboa pelas avarias causadas na muralha de S. Pedro d'Alcantara....	500\$000	4:730\$339

**Linha de Lisboa-Cintra-Torres:**

Acabamento da 2. <sup>a</sup> via entre a bifurcação de Bemfica e a estação de Bemfica .....	2:884\$890	
Devolução de decimos da tarifa n.º 41 (Abrigo em Queluz) .....	5\$291	
Modificação da linha do caes na estação de Queluz .....	142\$015	
Construcção d'abrigos nos apeadeiros .....	153\$800	3:185\$996

**Linha de Cintura:**

Devolução de decimos da tarifa n.º 41 (abrigos) .....	35\$549	
Collocação de bancos fixos nos apeadeiros .....	44\$950	80\$499

**Linha de Torres-Figueira-Alfarellos:**

Linha de caes em Santo Aleixo...	276\$955	
Linha de caes na estação do Bouro	438\$680	715\$635

**Obras do Tejo:**

119:938\$219

**Ramal de Cascaes:**

Reconstrucção da ponte do rio Jamor .....	157\$600	
Linha de resguardo na estação de Belem .....	750\$100	
Caes de mercadorias em Paço de Arcos, Oeiras e Estoril .....	1:226\$929	
Caes de mercadorias na Cruz Quebrada .....	35\$280	
Valor dos terrenos cedidos pela Camara Municipal de Lisboa..	21:215\$460	23:385\$369

Total igual..... 190:830\$832

**ARREMATAÇÕES****Caminhos de ferro do Sul e Sueste.****Fornecimento de carvão de pedra**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 17 de outubro proximo, perante o sr. governador civil do districto de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 14.000 toneladas metricas de carvão de pedra.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 1:575\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo ou seja 5% da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita. Estes depositos serão

feitos na caixa geral dos depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde. Lisboa, 16 de setembro de 1896.

**Fornecimento de canastras**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 5 do proximo mez de outubro, na secretaria d'esta direcção, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de canastras.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias não feriados ou santificados, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 23 de setembro de 1896.

**Caminhos de ferro do Minho e Douro****Fornecimento de massaroquinha**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 d'outubro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do sr. administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha branca (desperdícios de algodão), para limpeza de machinas e carruagens para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 15 de setembro de 1896.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento de pregos diversos**

No dia 3 d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pregos diversos.

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

Lisboa, 14 de setembro de 1896.

**Fornecimento de tenazes para sellar wagons e para verificar bilhetes e numeradores**

No dia 17 d'outubro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tenazes para sellar wagons e para verificar bilhetes e numeradores mecanicos.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 15 de setembro de 1896.

**Fornecimento de ferro diverso**

No dia 17 d'outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferro diverso e chapas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 16 de setembro de 1896.

**Leilão de remessas retardadas**

Em 5 d'outubro 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 artigo 111.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 5 d'agosto de 1896, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego, na estação central do Rocio, todos os dias não santifica-



dos até 3 do dito mez d'outubro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde. Lisboa, 16 de setembro de 1896.

N.º 22.956, de Lisboa-Mar a Bombarral, 10 saccos de purgueira, pesando 750 kilos, consignatario Marques.

N.º 40.087, de Payalvo a Leiria, 12 volumes de vasilhame, pesando 1.031 kilos, consignatario Frazão.

N.º 36.328, de Ovar a Guia, 1 wagon de lenha, pesando 9.550 kilos, consignatario Fabrica do Prado.

N.º 42.484, de Lisboa R. a Abrantes, 1 fardo de cordas, pesando 38 kilos, consignatario Cardoso.

N.º 21.811, de Lisboa P. a Covilhã, 1 caixa de folha de Flandres, pesando 55 kilos, consignatario Neves.

N.º 87.074, de Coimbra a Cacia, 5 cascos vasilhos, pesando 564 kilos, consignatario Soares.

N.º 11.642, de Lisboa P. a Carregado, 3 charruas, pesando 180 kilos, consignatario Rosallis.

N.º 54.921, Porto A. a Aveiro, 2 saccos de enxofre, pesando 150 kilos; 6 carris de ferro, pesando 406 kilos; 9 saccos de carvão, pesando 330 kilos; 3 saccos de milho, pesando 150 kilos; carvão de pedra, pesando 330 kilos.

#### Fornecimento de varões e rebites de cobre

No dia 24 d'outubro, pela 1 hora tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de varões e rebites de cobre.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 23 de setembro de 1896.

#### Fornecimento de vidros diversos

No dia 17 d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vidros diversos.

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

Lisboa, 26 de setembro de 1896.

## CALDAS DA FELGUEIRA

## CANNAS DE SENHORIM

Beira Alta

### Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abriu em 1 de maio

Fecha a 30 de novembro



### Grande Hotel Club

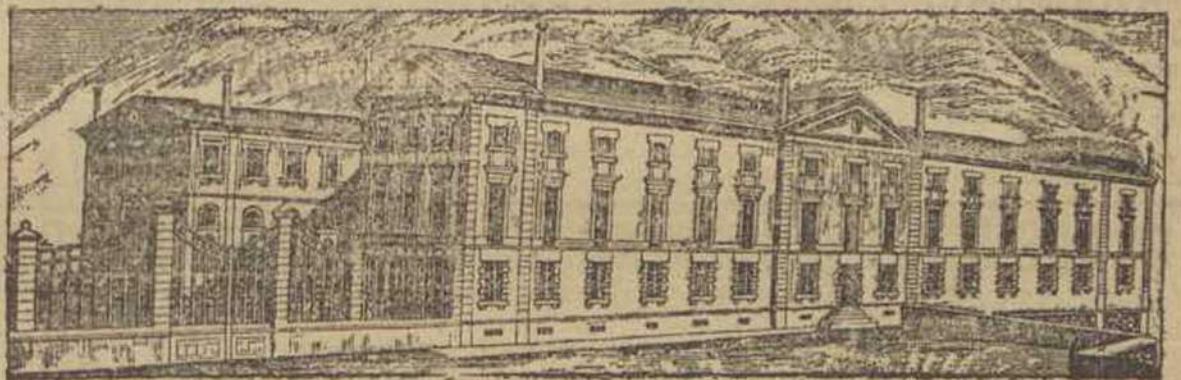
Abriu em 15 de maio. — Estação de correio e telegrapho, medico, pharmacia e barbeiro.

Magnificas accommodações desde 1.º 200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

O hotel foi este anno adjudicado á acreditada firma Silva & Ferreira do Restaurant Club de Lisboa, ficando em vigor os antigos preços. Ha tambem boas casas mobiladas para alugar.

Para esclarecimentos: rua de S. Julião, 80 1.º, Lisboa. Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do Grande Hotel.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias e drogarias, e no deposito geral Pharmacia Andrade, rua do Alecrim, 125.



**VIAGEM** — Faz-se toda em caminho de Ferro de Hespanha e Portugal até Cannas de Senhorim (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros de estrada de macdam, em bons carros, a todos os comboios. — A estação de Cannas, na linha da Beira Alta, liga directamente com as linhas ferreas portuguezas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barea d'Alva e Tuy.

## AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento de escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos do estomago figado, e baco, inflammções de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Feliciano Alves d'Azevedo, Drogaria, rua do Carmo, 45 e 47.

## Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

### O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SAIRÁ no dia 16 de outubro, 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





## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

### MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.

**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfândegas e de transportes internacionais—Casas em Paris e Barcelona.

**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.

**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

**Lisboa.**—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

**Lisboa.**—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º

**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.

**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

**Londres.**—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.

**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

# 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 Avenida-Palace.**—Rua do Principe, junto á Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

**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 de l'Europe.**—Seul hotel français au centre de la ville—Cuisine française.

**LISBOA Hotel Francfort.**—T. de St.ª. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grand confort, 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: 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 Bragança.**—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

**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 aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias.—Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

**LEIRIA Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

**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 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 salhas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. Serv ço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

**SEVILHA Grand Hotel d'Europe.**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

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

**CARTAGENA Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

**ORAN (Algeria) Hotel restaurant du Louvre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

**TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes.**—Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e a grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Leon Peytaud.

**TUNIS Hotel de France.**—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet Ferrier, Rue de Constant ne. 12.

**NICE Riviera-Palace-Hotel.**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

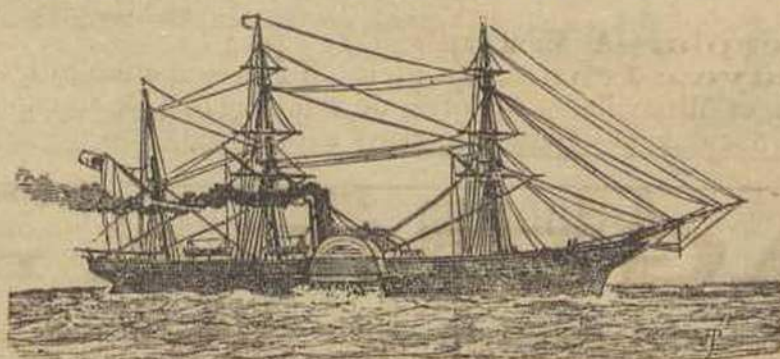
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel.**—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

**CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel.**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.





A detailed black and white illustration of a steamship, likely the USS Albatross, sailing on the ocean. The ship features a complex rigging system with multiple masts and a large smokestack emitting a plume of smoke. The hull is dark, and the ship is shown from a side profile, moving towards the right. The ocean is depicted with wavy lines, and the sky is a plain, light color. The illustration is signed 'J.P.' in the bottom right corner.



COMPANHIA REAL

Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t.   7-18 m.	2-30 t.   4-0 m.
10-0 t.   10-55 m.	8-0 t.   6-44 m.

Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.
3. <sup>as</sup> e sextas	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>
6-00 t.   11-7 t.	5-51 m.   11-29 m.

Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.
7-30 m.   9-20 t.	7-0 m.   8-30 t.

Aveiro-Porto	Porto-Aveiro
4-0 m.   6-30 m.	4-15 t.   6-38 t.
10-30 m.   2-50 t.	4-30 m.   8-29 m.

Espinho-Porto	Porto-Espinho
9-0 m.   9-45 m.	7-45 m.   8-27 m.
4-20 t.   5-6 t.	12-0 t.   12-42 t.
11-15 t.   12-0 t.	7-0 t.   7-12 t.

Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.
7-30 t.   5-25 m.	8-35 t.   6-0 m.

Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.
7-30 m.   8-0 t.	9-30 m.   10-0 t.

Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.
7-30 t.   6-45 m.	6-45 t.   6-0 m.

Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.
7-30 m.   9-15 t.	8-45 m.   10-0 t.

Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.
2-0 t.   4-35 t.	6-45 m.   9-20 m.
4-30 t.   7-05 t.	12-30 t.   3-05 t.

Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.
4-0 m.   11-11 m.	6-0 m.   1-30 t.
11-0 m.   3-0 t.	6-5 t.   10-0 t.

Colimb. Figueira	Figueira-Colimb.
7-15 m.   9-2 m.	11-0 m.   12-48 t.
4-30 t.   6-6 t.	9-0 t.   10-40 t.

Lisboa R.-Fig. <sup>a</sup>	Fig. <sup>a</sup> -Lisboa R.
7-0 m.   3-20 t.	1-5 t.   10-20 t.
7-0 t.   5-23 m.	7-45 t.   6-30 m.

Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
7-0 m.   3-18 t.	1-0 t.   10-20 t.
7-0 t.   5-35 m.	7-40 t.   6-30 m.

Caldas-Figueira	Figueira-Caldas
2-30 t.   7-30 t.	6-0 m.   10-55 m.

Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.
4-30 m.   5-35 m.	6-0 m.   7-3 m.
12-5 t.   12-47 t.	1-0 t.   2-0 t.
2-20 t.   3-18 t.	3-30 t.   4-13 t.
6-25 t.   7-30 t.	7-40 t.   8-43 t.

Fig.-B. Amieira	B. Amieira-Fig.
7-35 m.   8-2 m.	10-30 m.   10-57 m.

Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
1-3 m.   9-10 m.	6-15 m.   3-58 t.
1-45 t.   12-10 m.	5-15 t.   12-33 m.

Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.
7-30 m.   8-34 m.	6-15 m.   6-30 m.
9-30 m.   10-36 m.	6-30 m.   7-30 m.
11-30 m.   12-32 t.	7-45 m.   8-45 m.
1-30 t.   2-36 t.	9-0 m.   10-0 m.
4-30 t.   5-36 t.	11-0 m.   12-0 t.
5-15 t.   6-15 t.	1-0 t.   2-0 t.
7-0 t.   8-22 t.	3-0 t.   4-0 t.
9-0 t.   10-2 t.	6-15 t.   7-15 t.
Excepto aos sab.	7-30 t.   8-29 t.
10-30 t.   11-35 t.	9-15 t.   10-20 t.
Só aos sabbados	10-15 t.   11-15 t.
12-15 m.   1-20 m.	—
Excepto aos dom.	—
3-30 t.   4-34 t.	—
Só aos domingos	—
12-30 t.   1-34 t.	—

Lisb. R.-Queluz	Queluz-Lisb. R.
8-0 t.   8-33 t.	8-45 t.   9-17 t.

Alo. M.-Bemfica	Bemfica-Alo. M.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-45 m.   7-5 m.	8-40 m.   9-0 m.
9-20 t.   9-40 t.	10-15 t.   10-35 t.

Lisboa R.-Sacav	Sacav-Lisboa R.
6-15 m.   7-0 m.	6-30 m.   7-15 m.
7-45 m.   8-29 m.	7-45 m.   8-29 m.
10-0 m.   10-44 m.	8-45 m.   9-29 m.
12-0 t.   12-44 t.	11-0 m.   11-45 m.
2-0 t.   2-44 t.	1-0 t.   1-45 t.
4-45 t.   5-29 t.	3-0 t.   3-45 t.
5-30 t.   6-14 t.	6-0 t.   6-44 t.
7-15 t.   7-59 t.	7-0 t.   7-45 t.
8-45 t.   9-29 t.	8-15 t.   8-59 t.
Excepto aos sab.	10-0 t.   10-44 t.
11-0 t.   11-45 t.	—
Só aos sabbados	—
12-0 m.   12-44 m.	—

Domingos e dias santificados

1-0 t.   1-44 t.	2-0 t.   2-44 t.
3-0 t.   3-44 t.	4-0 t.   4-45 t.

C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
5-45 m.   7-0 m.	5-30 m.   6-46 m.
7-0 m.   8-14 m.	7-30 m.   8-40 m.
9-0 m.   10-14 m.	8-30 m.   9-40 m.
11-0 m.   12-15 t.	12-30 t.   1-35 t.
1-0 t.   2-15 t.	3-0 t.   4-3 t.
3-0 t.   4-4 t.	4-15 t.   5-17 t.
5-30 t.   6-40 t.	6-30 t.   7-43 t.
8-0 t.   9-5 t.	8-0 t.   9-15 t.
Excepto aos sab.	9-30 t.   10-48 t.
10-30 t.   11-35 t.	12-0 n.   12-55 n.
Só aos sabbados	—
12-15 n.   1-19 n.	—

Excepto aos dom. e santificados

4-40 t.   5-25 t.	10-30 m.   11-20 m.
4-45 t.   5-50 t.	—

Domingos e dias santificados

12-0 t.   1-15 t.	10-30 m.   11-32 m.
2-0 t.   3-14 t.	1-45 t.   2-47 t.
4-15 t.   5-59 t.	7-0 t.   8-16 t.
8-45 t.   9-49 t.	—

C. Sodré-P. Arc.	P. Arc.-C. Sodré
Part. Cheg.	Part. Cheg.
6-30 m.   7-9 m.	7-15 m.   7-51 m.
8-0 m.   8-39 m.	8-45 m.   9-25 m.
4-15 t.   4-53 t.	5-45 t.   6-24 t.
6-45 t.   7-27 t.	8-0 t.   8-41 t.
9-15 t.   9-51 t.	10-30 t.   11-11 t.

Excepto aos dom. e santificados

10-0 m.   10-36 m.	11-0 m.   11-35 m.
--------------------	--------------------

BEIRA ALTA

Fig. <sup>a</sup> -V. Form.	V. Form.-Fig. <sup>a</sup>
5-30 m.   4-20 t.	9-35 m.   8-00 t.

Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
3-10 t.   4-48 t.	7-30 m.   9-20 m.

Pamp.-F. Oñoro	V. Form.-Pamp.
3. <sup>as</sup> e sextas	2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup>
11-13 t.   5-34 m.	12-27 m.   5-45 m.

Pampilh.-Mang.	Mang.-Pampilh.
6-35 t.   9-47 t.	7-35 m.   10-50 m.

Mang.-Guarda	Guarda-Mang.
4. <sup>as</sup> feiras e sab.	5. <sup>a</sup> feiras e dom.
10-0 t.   12-50 m.	4-30 m.   7-19 m.

SUL E SUESTE

Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.
4-30 t.   5-0 m.	6-30 t.   7-0 m.

Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.
8-0 m.   3-5 t.	10-0 m.   4-40 t.

Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.
8-0 m.   5-0 t.	8-0 m.   4-40 t.

Beja Pias	Pias-Beja
1-10 m.   2-40 m.	8-30 t.   10-0 t.

Lisboa T.P. Ext.	Ext. Lisboa T.P.
8-0 m.   3-45 t.	12-10 m.   7-0 m.
4-30 t.   11-10 t.	9-10 m.   4-40 t.

C. Branca-Beja	Beja-C. Branca
6-10 m.   9-0 m.	4-30 t.   7-24 t.

Beja-Faro	Faro-Beja
11-20 m.   7-35 t.	6-30 m.   2-40 t.

Lisb.-T.P.Setub.	Setub.-Lisb.-T.P.
Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-0 m.   10-10 m.	8-0 m.   9-50 m.
4-30 t.   6-25 t.	2-30 t.   4-40 t.
—	4-45 t.   6-35 t.

Aos domingos e dias santificados

6-50 m.   8-23 m.	—
-------------------	---

P. Novo-Setub.	Setub.-P. Novo
5-40 m.   6-7 m.	4-50 m.   5-16 m.

C. Branco-Evora	Evora C. Branco
3-0 t.   4-0 t.	7-10 t.   8-2 t.

MINHO E DOURO

Porto-Valença	Valença-Porto
8-0 m.   1-10 t.	2-50 m.   8-20 m.
11-10 m.   3-25 t.	9-45 m.   2-10 t.
5-30 t.   11-25 t.	1-50 t.   7-5 t.

Porto-Vianna	Vianna-Porto
5-0 m.   10-25 m.	5-15 t.   10-30 t.

Vianna-Valença	Valença-Vianna
7-0 m.   9-15 m.	6-0 t.   8-10 t.

Porto-Braga	Braga-Porto
5-0 m.   8-10 m.	5-40 m.   8-20 m.
8-0 m.   10-35 m.	11-45 m.   2-10 t.
11-10 m.   1-20 t.	4-30 t.   7-5 t.
5-30 t.   8-25 t.	6-5 t.   10-30 t.

Domingos e dias santificados

7-10 m.   8-57 m.	9-46 t.   11-40 t.
-------------------	--------------------

Nine-Braga	Braga-Nine
5-15 t.   6-0 t.	9-0 m.   9-35 m.

Porto-B. d'Alva	B. d'Alva-Porto
7-40 m.   3-15 t.	4-0 m.   10-45 m.
1-30 t.   8-50 t.	10-40 m.   6-30 t.

Porto-Regoa	Regoa-Porto
6-0 t.   11-30 t.	3-12 m.   8-0 m.

Porto-Juncal	Juncal-Porto
4-30 m.   8-48 m.	5-43 t.   10-0 t.

Regoa-B. d'Alva	B. d'Alva-Regoa
6-20 m.   12-5 t.	8-45 t.   9-20 t.



## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, (via Suez), vap. allem., **Reichstag**.  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes IV**.  
Sahirá a 16 de outubro.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>  
Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Antuerpia** e Bremen, vap. allemão, **Lovenburg**. Sahirá a 5 de outubro.  
Agente, João P. A. Ferreira,  
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Bahia**, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**.  
Sahirá a 14 de outubro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-Pierre**.  
Sahirá a 4 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor francez, **Chili**.  
Sahirá de 8 a 10 de outubro.  
— Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.º



**Cabo Verde** e Guiné, vap. port., **Bolama**.  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., **Cordillere**. Sahirá a 8 de outubro. — Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.º



**Gibraltar**, Genova, Leorne, Napoles, Veneza e Trieste, vap. inglez, **Persian**.  
Sahirá a 4 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Glasgow** e Liverpool, vap. hesp. **J. Cunningham**. Sahirá a 8 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Havre** e Anvers, vap. franc., **Saint-André**.  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,  
R. dos Fanqueiros, 10.



**Huelva**, Cadiz e Malaga, vap. franc., **Franco**.  
Sahirá a 6 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,  
R. dos Fanqueiros, 10.



**La Pallice** e Liverpool, vap. inglez, **Potosi**.  
Sahirá a 2 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>,  
C. do Sodré, 64, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez, **Lisbon**.  
Sahirá a 3 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez, **Minho**.  
Sahirá a 10 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool**, vapor inglez, **Oporto**.  
Sahirá a 17 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Londres**, vapor hespanhol, **Rioja**.  
Sahirá a 8 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Londres** e Anvers, vap. hespanh., **Herrera**.  
Sahirá a 17 de outubro.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,  
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Lourenço Marques**, vap. franc., **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 21 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes e P. Alexandre, v. p., **Ambaca**. Sahirá a 6 outubro.  
Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.º



**Pará** e Manaus, vap. portug., **Dona Maria**.  
Sahirá a 13 de outubro.  
Agente, João P. A. Ferreira,  
R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pernambuco**, Maceló, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Colonia**.  
Sahirá a 3 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Bahia, Rio e Santos, vapor francez, **Campana**. Sahirá a 19 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franc., **Cordouan**. Sahirá de 6 a 7 de outubro. — Messageries Maritimes.  
Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.º



**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor allemão, **Olinda**.  
Sahirá a 7 de outubro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. allemão, **Patagonia**.  
Sahirá a 21 de outubro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



**Rio de Janeiro** e portos do Pacifico, vapor inglez, **Oropesa**.  
Sahirá a 14 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez, **Corrientes**.  
Sahirá a 14 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez, **Parahyba**.  
Sahirá a 25 de outubro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flôres e Corvo, vapor portuguez, **Açôr**.  
Sahirá a 5 de outubro.  
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ingl., **Nile**. Sahirá a 5 de outubro.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Valencia**, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, **Saint-Mathieu**.  
Sahirá a 6 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



*Conselho Fiscal*

*Dr. Antonio Centeno*



# MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

## Direcção dos serviços de obras publicas

### Repartição de caminhos de ferro

Mappas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1895

- N.º 1 — Caminhos de ferro de norte e leste.
- N.º 2 — Caminhos de ferro do sul e sueste.
- N.º 3 — Caminho de ferro do Minho.
- M.º 4 — Caminho de ferro do Douro.
- N.º 5 — Caminho 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 Alfarelllos.
- 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 30 de junho de 1896. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Numero de toneladas		De transito	De sello	
						Grande velocidade	Pequena velocidade			
1877.....	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427
1880.....	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-5-	863:590\$538
1881.....	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-5-	878:367\$940
1882.....	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-5-	941:426\$111
1883.....	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-5-	938:820\$711
1884.....	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-5-	930:830\$834
1885.....	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-5-	901:486\$477
1886.....	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498
1887.....	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$390
1888.....	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$231
1889.....	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$388
1890.....	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$577
1891.....	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$407
1892.....	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$574
1893.....	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$312
1894.....	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583\$409	28:640\$280	1.092:414\$361
1895.....	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$500	1.133:259\$190
Sommas...	9:611	1.989:427	4.790:092	16.997:172	23.776:691	398:554	8.900:407	1.120:743\$114	213:534\$930	19.175:781\$829

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 kilometros, e a segunda entre Elvas e Villa Nova de Gaia, na extensão de 275<sup>h</sup>,6; estando tambem n'essa data aberto á circulação, na linha do norte, o troço entre Estarreja e Villa Nova de Gaia na linha do norte, na extensão de 225<sup>h</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.<sup>a</sup> secção entre o Poço do Bispo e Entroneamento e com a extensão total de 505<sup>h</sup>,168. Entre o Poço do Bispo e Entroneamento está assente dupla via, cujo estabelecimento 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 norte e leste, na proporção da extensão de cada uma.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilómetro líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
122:043\$340	919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	2:568\$488	1:132\$414	0.31
140:718\$922	875:735\$353	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
170:117\$376	958:856\$762	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
172:617\$658	1.026:236\$283	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
164:198\$895	1.048:552\$125	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
172:379\$361	1.062:639\$786	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
170:860\$349	1.070:175\$975	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
176:015\$066	1.106:094\$712	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
160:235\$160	1.112:501\$603	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
198:717\$584	1.167:469\$972	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
212:576\$921	1.163:274\$659	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
219:250\$526	1.214:349\$955	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
213:462\$370	1.309:472\$857	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
219:349\$857	1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	3:467\$856	1:865\$616	0.35
219:616\$090	1.034:307\$461	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
191:710\$733	1.104:104\$215	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
199:597\$642	1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	3:220\$471	1:638\$365	0.34
199:379\$243	1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	3:088\$323	1:717\$417	0.36
201:284\$784	1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	3:288\$061	1:707\$969	0.34
3.524:131\$877	20.984:981\$603	43.684:895\$309	613:149\$276	44.298:044\$585	14.283:772\$483	29.401:122\$826	3:059\$111	1:486\$190	0.33
							Medias		

## vações

trava, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta a circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura a exploração entre as estações da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto em Campanhã, na extensão de 3<sup>h</sup> 632, ficando as linhas de leste e de oeste em funcionamento em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta a exploração por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e San-

do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros (a)
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitó	De sello	
						Grande velocidade	Pequena velocidade			
1877.....	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	—\$—	146:172\$047
1878.....	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	—\$—	148:200\$381
1879.....	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	—\$—	136:081\$311
1880.....	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	—\$—	131:389\$653
1881.....	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	—\$—	137:247\$046
1882.....	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	—\$—	148:663\$522
1883.....	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	—\$—	149:834\$751
1884.....	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	—\$—	149:019\$208
1885.....	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	—\$—	163:317\$112
1886.....	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206\$205	3:250\$940	163:534\$430
1887.....	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383\$185	3:237\$830	161:102\$553
1888.....	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816\$668	3:329\$690	169:924\$062
1889.....	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720\$547	3:841\$010	227:376\$380
1890.....	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714\$224	5:996\$140	255:650\$447
1891.....	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496\$859	12:666\$220	265:596\$401
1892.....	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372\$402	12:373\$950	255:073\$073
1893.....	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153\$816	12:935\$690	259:781\$409
1894.....	475	31:922	71:215	235:188	338:325	8:582	182:891	30:600\$324	12:821\$240	249:500\$001
1895.....	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342\$062	13:319\$180	253:954\$012
	7:160	388:640	1.025:983	3.507:356	4.921:979	123:295	2.594:008	450:191\$997	83:771\$890	3.571:419\$207

Obsér

Estas linhas abriram á exploração por troços, sendo os primeiros na linha do sul, entre o Barreiro (antiga estação) e Vendas Novas e de Vendas Novas a Casa Branca e de Casa Branca a Évora, no ramal de Extremoz, em cerca de 60 kilometros. Em 15 de dezembro de 1870 abriu á exploração 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. Em 1873 abriram respectivamente os troços de Évora a Valle do Pereiro, de Valle do Pereiro a Venda do Duque e de Venda do Duque a Extremoz. Em 1875 abriu o troço de Beja a Quintos, na extensão de 19<sup>h</sup>,99, o ramal de Setubal na extensão de 12<sup>h</sup>,81, o ramal de Extremoz na extensão de 78<sup>h</sup>,18, e na linha de sueste de Beja a Quintos a Serpa, na extensão de 9<sup>h</sup>,73, e em 14 de fevereiro de 1887 o de Serpa a Pias, em 13<sup>h</sup>,04. Em 3 de junho de 1888 abriu-se na linha do sul o troço de Barreiro da antiga para a nova estação distante d'aquella 0<sup>h</sup>,6. A extensão total effectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 473,62 kilometros.

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Approxima- das — Kilometros	Exactas — Kilometros	De appliação — Kilometros
Linha do sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas.....	1- 2.º-1861	56	199,99	
De Vendas Novas a Casa Branca .....	14- 9.º-1863	34		
De Casa Branca a Beja .....	15- 2.º-1864	64		
De Beja a Casevel.....	20-12.º-1870	47		
Da actual á antiga estação do Barreiro .....	20-12.º-1884	0,60	0,60	
De Casevel ás Amoreiras .....	3- 6.º-1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras a Faro .....	1- 7.º-1889	113,83	113,83	
Do Barreiro a Faro.....	—	—	340,36	341
Ramal de Setubal				
Do Pinhal Novo a Setubal.....	1- 2.º-1861	12,81	12,81	13
Somma e segue.....	—	—	353,17	354

(a) N'estas verbas estão incluídas as respectivas

Annos
1877.....
1878.....
1879.....
1880.....
1881.....
1882.....
1883.....
1884.....
1885.....
1886.....
1887.....
1888.....
1889.....
1890.....
1891.....
1892.....
1893.....
1894.....
1895.....

N.B. Nos annos de 1892 e 1893 foi augmentada a verba da receita fóra do trafego respectivamente em 718\$195 réis e 14:663\$795 réis.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## DO SUL E SUESTE

Rendimentos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade (a)	Pequena velocidade (a)	Totales do trafego (a)	Fôra do trafego	Totales					
29:878\$241	232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	680\$103	627\$918	0,48
26:875\$762	214:477\$769	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	554\$504	666\$669	0,54
25:063\$049	227:427\$938	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	469\$274	737\$471	0,61
21:903\$403	322:579\$887	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	772\$846	795\$020	0,48
20:701\$563	285:527\$480	443:476\$089	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	552\$161	825\$093	0,60
24:692\$545	275:939\$728	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	574\$702	820\$625	0,59
27:307\$071	265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	610\$315	763\$472	0,55
28:740\$729	267:362\$942	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	589\$044	793\$325	0,57
31:979\$633	294:150\$781	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	612\$354	907\$669	0,60
36:423\$349	286:824\$481	486:782\$250	3:425\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	736\$274	775\$471	0,51
35:518\$560	310:199\$135	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$425	702\$917	809\$979	0,53
39:876\$390	310:172\$125	519:973\$177	1:206\$880	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	590\$287	895\$350	0,60
52:343\$845	348:438\$783	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	745\$510	757\$262	0,50
62:736\$854	327:600\$655	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$631	459\$685	900\$289	0,66
75:444\$813	349:979\$475	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:549\$739	269:470\$952	567\$307	887\$473	0,61
67:320\$018	368:963\$162	691:356\$258	1:992\$400	693:348\$658	439:909\$653	251:446\$605	529\$361	926\$125	0,64
68:028\$756	357:508\$709	685:318\$874	16:080\$165	701:399\$039	387:628\$419	297:690\$455	626\$716	816\$060	0,56
65:458\$163	383:437\$982	698:396\$146	19:707\$270	718:103\$416	394:634\$069	303:762\$077	639\$499	830\$808	0,56
64:358\$846	376:132\$555	694:445\$413	23:064\$285	717:509\$698	389:519\$485	304:925\$928	641\$949	820\$041	0,55
804:651\$590	5.803:993\$509	10.180:064\$306	89:383\$337	10.269:447\$643	5.808:372\$145	4.371:692\$161	610\$571	811\$225	0,57
					Medias				

## vações

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 abriu a linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 64 kilometros. Em 2 de novembro de 1869 abriu a 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 1871, a 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 19<sup>h</sup> 30, perfazendo o total de 310<sup>h</sup> 28 em exploração. Em 14 de abril de 1878 foi aberto a exploração na linha do sueste o troço de Quintos a Serpa, com 25<sup>h</sup> 94, e em 1 de julho de 1889, o das Amoreiras a Faro, com 113<sup>h</sup> 83. Em 1884 passou o serviço no Barreiro a decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Approximadas — Kilometros	Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
Transporte .....	—	—	353,17	354
Ramal de Extremoz				
De Casa Branca a Evora .....	14-9. <sup>o</sup> -1863	26	78,18	79
De Evora a Valle do Pereiro .....	5-9. <sup>o</sup> -1871	24		
De Valle do Pereiro a Venda do Duque .....	10-3. <sup>o</sup> -1873	8		
De Venda do Duque a Extremoz .....	22-12. <sup>o</sup> -1873	20		
De Casa Branca a Extremoz .....	—	—		
Linha do sueste				
De Beja a Quintos .....	2-11. <sup>o</sup> -1869	19,30	42,07	42
De Quintos a Serpa .....	14-4. <sup>o</sup> -1878	9,73		
De Serpa a Pias .....	14-2. <sup>o</sup> -1887	13,04		
De Beja a Pias .....	—	—	473,42	475
Total .....	—	—		

via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24:520\$980	1:651\$885	3:169\$730	29:342\$595
23:967\$540	2:088\$617	4:007\$755	29:403\$912
23:661\$827	3:151\$180	6:046\$660	32:762\$110
22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370
21:640\$780	3:210\$381	6:160\$259	31:011\$420
20:881\$880	3:050\$341	7:090\$375	37:122\$596
20:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801
20:206\$630	4:024\$379	8:407\$083	38:738\$083
20:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462
20:002\$550	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
20:216\$010	4:900\$825	9:334\$655	41:950\$460
20:330\$140	5:562\$560	9:841\$330	41:650\$290
20:489\$060	6:265\$943	11:297\$605	47:893\$688
20:461\$730	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967
20:039\$810	6:645\$735	12:532\$635	53:643\$100
20:291\$290	6:562\$952	12:404\$170	53:906\$932
20:502\$650	6:386\$383	12:680\$975	53:358\$648
20:071\$590	6:010\$565	12:762\$632	52:275\$847
20:647\$720	7:405\$675	13:424\$373	55:901\$638
	89:780\$228	172:708\$436	805:196\$384

producto de sucata vendida.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.



Obser

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## RO DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimiento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego	Totales					
11:474\$167	26:465\$056	167:311\$470	(a) -5-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	1:416\$326	1:239\$412	0,47
12:402\$384	56:420\$125	242:336\$685	(a) -5-	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	1:001\$968	1:373\$881	0,58
19:864\$716	71:271\$064	278:581\$241	(a) -5-	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	545\$788	1:402\$333	0,72
25:099\$002	72:146\$935	300:538\$651	1:693\$420	302:232\$071	172:494\$614	128:044\$037	883\$062	1:189\$618	0,57
32:214\$860	77:864\$885	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	914\$090	1:210\$725	0,57
29:270\$177	83:894\$011	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	1:010\$463	1:244\$162	0,55
30:021\$626	86:813\$188	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	1:091\$176	1:201\$234	0,52
34:285\$537	94:988\$529	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	1:211\$841	1:206\$885	0,50
28:535\$518	97:909\$002	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	960\$097	1:282\$178	0,57
29:904\$075	104:677\$571	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$393	1:115\$106	1:295\$790	0,54
33:220\$942	105:951\$356	366:170\$053	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	1:330\$504	1:194\$806	0,47
33:638\$236	109:852\$410	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$914	175:723\$613	208:480\$936	1:427\$952	1:203\$586	0,46
31:423\$030	115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	1:391\$961	1:294\$184	0,48
34:956\$754	125:983\$355	408:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	1:375\$391	1:367\$234	0,50
35:302\$758	122:987\$673	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	1:355\$266	1:319\$976	0,49
36:999\$244	133:493\$328	398:001\$409	3:827\$320	401:828\$729	203:713\$920	194:287\$489	1:303\$943	1:367\$207	0,51
36:178\$323	142:802\$218	420:847\$579	3:729\$865	424:577\$444	205:023\$260	215:824\$319	1:448\$485	1:375\$995	0,49
42:095\$692	141:838\$953	423:886\$408	19:721\$941	443:608\$349	206:290\$850	217:595\$558	1:460\$239	1:384\$502	0,49
40:157\$495	151:209\$103	437:442\$574	9:239\$441	446:682\$015	210:454\$352	226:988\$222	1:523\$411	1:412\$445	0,48
577:044\$536	1.922:378\$026	6.619:661\$870	74:104\$402	6.693:766\$272	3.437:869\$239	3.181:792\$631	1:197\$513	1:293\$891	0,52
					Medias				

## vações

extensão approximada de 54 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 abriu á exploração o troço entre Nine e S. Bento, além da actual estação, na 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 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 a fronteira de Hespanha (meio da ponte internacional sobre o rio Minho), na extensão approximada de 26 kilometros. Em 8 de novembro abriu entre a estação da nova alfandega do Porto e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, comprehendendo o ramal de Braga, é

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHO DE FERRO

Anos	Numero medio de kilometros ex- plorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849\$463	-3-	76:482\$361
1878.....	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882\$204	-3-	77:431\$953
1879.....	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015\$059	-3-	129:077\$671
1880.....	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487\$980	-3-	167:476\$053
1881.....	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385\$717	-3-	171:514\$658
1882.....	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763\$118	-3-	175:298\$918
1883.....	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204\$608	-3-	179:610\$982
1884.....	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291\$384	-3-	175:455\$115
1885.....	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378\$408	-3-	165:304\$114
1886.....	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888\$281	3:251\$940	169:722\$533
1887.....	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360\$783	3:492\$340	178:704\$055
1888.....	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067\$394	3:387\$580	197:978\$313
1889.....	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629\$209	4:051\$860	215:566\$103
1890.....	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151\$484	5:715\$400	219:272\$243
1891.....	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879\$317	11:099\$230	210:702\$971
1892.....	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971\$442	11:504\$210	199:370\$816
1893.....	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458\$137	11:061\$730	202:582\$658
1894.....	204	23:706	55:144	255:120	333:970	3:957	133:863	22:752\$872	10:532\$740	207:817\$074
1895.....	204	26:676	57:079	269:895	353:650	4:319	155:125	24:786\$881	11:452\$320	222:791\$976
Sommas...	2:906	374:481	972:712	4.454:059	5.804:252	58:383	1.731:412	330:203\$741	75:549\$350	3.342:160\$565

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

Obser

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 julho de 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 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 (meio da ponte internacional sobre o rio Agueda), na extensão total approximada de 61 kilometros. Em 8 de novembro de 1888 abriu á exploração para o trafego como troço commum ás linhas do Minho e Douro, a partir d'esta ultima data foram considerados em exploração 204 kilometros.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## RO DO DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilo-métrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego	Totais					
6:549\$338	22:600\$223	105:631\$922	(a) -	105:631\$922	56:830\$285	48:801\$637	1:060\$905	1:235\$441	0,54
4:902\$204	23:613\$925	105:948\$081	(a) -	105:948\$081	68:070\$090	37:877\$991	728\$423	1:309\$040	0,64
12:228\$390	55:438\$790	196:744\$851	(a) -	196:744\$851	115:274\$205	81:470\$646	969\$889	1:372\$312	0,58
23:461\$462	105:781\$261	296:718\$776	1:493\$580	298:212\$356	151:047\$692	145:671\$084	1:213\$926	1:258\$730	0,51
25:448\$008	125:711\$791	322:674\$457	1:018\$610	323:693\$067	151:233\$340	171:441\$117	1:349\$930	1:190\$814	0,47
23:630\$351	143:758\$554	342:687\$823	982\$962	343:670\$785	156:691\$169	185:996\$654	1:464\$541	1:233\$788	0,46
22:503\$707	143:869\$599	345:984\$288	1:971\$253	347:955\$541	156:853\$954	189:130\$334	1:443\$743	1:197\$358	0,45
25:514\$234	148:548\$582	349:517\$931	1:166\$510	350:684\$441	167:538\$615	181:979\$316	1:309\$204	1:205\$314	0,48
22:793\$728	145:367\$512	333:465\$354	1:201\$303	334:666\$657	177:990\$369	155:474\$985	1:118\$525	1:280\$506	0,53
24:057\$705	159:323\$998	353:104\$235	2:076\$630	355:180\$865	179:880\$215	173:224\$020	1:246\$216	1:294\$102	0,51
30:967\$972	174:184\$469	383:856\$496	2:063\$120	385:919\$616	207:711\$698	176:144\$798	1:018\$178	1:200\$645	0,54
32:371\$313	189:889\$645	420:239\$271	2:057\$560	422:296\$831	245:129\$756	175:109\$515	871\$192	1:219\$551	0,58
33:880\$357	255:408\$511	504:854\$971	4:594\$052	509:449\$023	264:013\$488	240:841\$483	1:180\$596	1:294\$184	0,52
36:128\$559	265:941\$925	521:342\$727	3:101\$520	524:444\$247	278:915\$728	242:426\$999	1:188\$367	1:367\$234	0,53
33:931\$339	229:010\$075	473:644\$385	2:225\$470	475:869\$855	269:275\$712	204:368\$673	1:001\$807	1:319\$979	0,57
33:219\$253	247:289\$417	479:879\$486	2:519\$750	482:399\$236	279:398\$201	200:481\$285	982\$751	1:369\$599	0,58
32:770\$011	256:506\$912	491:859\$581	1:959\$245	493:818\$826	280:702\$986	211:156\$595	1:035\$081	1:375\$995	0,58
35:994\$829	251:607\$130	495:419\$033	23:431\$085	518:850\$118	282:438\$479	212:980\$554	1:044\$022	1:384\$502	0,57
38:851\$853	279:580\$649	541:224\$478	9:558\$008	550:782\$486	288:138\$845	253:085\$633	1:240\$616	1:412\$445	0,53
499:204\$613	3.223:432\$968	7.064:798\$146	61:420\$658	7.126:218\$804	3.777:134\$827	3.287:663\$319	1:131\$336	1:299\$771	0,53
					Médias				

## ações

Em dezembro do mesmo anno entre Penafiel e Cahide, na extensão total approximada de 38 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 consideram-se a linha e Douro. Em 15 de setembro de 1878 abriu a exploração o troço entre Cahide e Juncal na extensão approximada de 19 kilometros. Em 1 de setembro de 1883 abriu o troço 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 Tua (margem direita) e Pocinho, entre esta estação e a do Coa e entre esta e a fronteira de Hespanha alem da Barca de Alva e o ramal de Campanhã á Nova Alfandega do Porto na extensão approximada de 4 kilometros, e como este ramal é tambem considerado a extensão effectiva da linha do Douro entre Ermezinde e a fronteira é de 191<sup>1</sup>/<sub>6</sub>.

chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHOS DE FERRO DO PORTO À POVOA

(Via re

Anno	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—	—	42:942\$700
1878.....	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—	—	39:626\$460
1879.....	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—	—	37:287\$570
1880.....	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—	—	34:599\$470
1881.....	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—	—	44:292\$390
1882.....	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—	—	46:112\$060
1883.....	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—	—	47:856\$736
1884.....	57	22:908	244:553	—	267:461	4:032	15:493	—	—	50:251\$114
1885.....	57	23:664	258:755	—	282:419	2:969	20:632	—	—	48:870\$841
1886.....	57	28:304	261:294	—	289:598	3:175	19:975	—	740\$170	50:878\$473
1887.....	57	31:710	279:400	—	311:110	3:795	19:335	—	774\$180	54:912\$803
1888.....	57	30:843	291:844	—	322:687	3:154	16:318	—	716\$040	56:435\$751
1889.....	57	32:698	296:719	—	329:417	2:548	21:468	—	678\$560	58:951\$539
1890.....	57	36:280	315:006	—	351:286	3:769	18:880	—	887\$810	61:418\$885
1891.....	57	32:342	283:841	—	316:183	3:350	17:825	—	1:602\$780	54:273\$260
1892.....	57	29:869	278:345	—	308:214	3:365	18:970	a) 916\$426	1:556\$100	55:405\$809
1893.....	61	32:315	295:766	—	328:081	2:646	23:214	3:701\$560	1:423\$060	56:969\$197
1894.....	83	31:028	344:270	—	375:298	3:291	24:379	3:835\$289	1:637\$620	59:351\$145
1895.....	63	30:278	371:162	—	401:440	2:565	22:530	4:017\$936	1:693\$860	63:685\$426
Sommas	1:016	497:120	5:038:723	—	5:535:843	49:729	309:085	12:471\$211	11:710\$180	964:121\$651

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Pova do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1877: terminus da linha, com a extensão approximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o ramal da Senhora da

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.

N.

RAMAL DE

Anno	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadoria		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1880.....	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	—	2:817\$648
1881.....	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	—	6:853\$586
1882.....	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$323	—	16:357\$615
1883.....	72	11:264	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152\$444	—	19:014\$996
1884.....	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—	16:756\$721
1885.....	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	—	14:201\$251
1886.....	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:108	2:126\$682	582\$910	18:777\$527
1887.....	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	2:358\$672	759\$130	17:623\$510
1888.....	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$189
1889.....	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892
1890.....	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867
1891.....	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415
1892.....	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714
1893.....	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544
1894.....	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477
1895.....	72	4:951	5:769	13:343	24:063	1:255	30:033	1:856\$623	355\$160	15:085\$866
Sommas	1:120	114:630	105:481	199:249	419:360	20:346	797:928	35:077\$331	3:752\$100	264:720\$768

Obser

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

(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 do seu rendi

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## DO VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilo-métrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego	Totales					
1:071\$000	6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	500\$126	1:308\$492	0,72
1:076\$280	10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1:037\$570	10:678\$144	49:003\$284	482\$046	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1:271\$620	9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
4:850\$265	9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	916\$131	0,82
5:683\$060	10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$190	930\$879	0,85
5:765\$096	11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
7:891\$250	12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	302\$100	932\$372	0,75
5:937\$640	13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	318\$794	886\$759	0,74
6:350\$325	13:975\$985	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	373\$040	876\$166	0,70
7:608\$030	13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	428\$214	897\$005	0,68
6:059\$440	11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	469\$207	830\$983	0,64
5:238\$400	14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	511\$832	860\$128	0,63
6:200\$770	13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$457	33:157\$698	581\$714	834\$938	0,59
7:561\$360	12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	471\$222	831\$607	0,64
8:400\$473	12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	514\$447	831\$804	0,62
6:110\$090	15:096\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	466\$323	815\$240	0,64
6:623\$939	14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	456\$956	825\$624	0,64
5:438\$968	15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	479\$014	863\$779	0,64
100:175\$576	231:882\$068	1.296:179\$295	12:276\$835	1.308:456\$130	914:280\$637	381:898\$658	375\$884	899\$382	0,69
							Medias		

## vações

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 Farnalhão Hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 kilometros.

cobrança.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

6

## CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilo-métrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
497\$080	26:224\$735	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	107\$011	631\$475	0,85
1:415\$253	54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	198\$642	678\$696	0,77
4:347\$770	58:229\$203	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	67\$988	1:028\$326	0,94
7:051\$696	56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:257\$042	67:492\$040	14:850\$946	206\$263	937\$589	0,82
6:590\$334	52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	117\$469	933\$491	0,89
3:921\$766	31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	90\$011	778\$064	1,13
5:705\$193	29:787\$303	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	54\$119	699\$631	0,93
5:045\$631	38:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	94\$688	755\$724	0,89
6:797\$461	32:313\$310	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	7:007\$177	97\$322	902\$098	1,12
5:612\$791	32:795\$202	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	120\$647	795\$809	0,87
4:546\$239	27:200\$933	49:940\$039	134 716	50:074\$755	62:550\$996	12:610\$957	175\$152	868\$764	1,25
7:001\$373	22:672\$392	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	23:710\$126	328\$307	1:048\$962	1,46
7:158\$990	20:994\$668	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	19:770\$787	274\$594	919\$030	1,43
6:313\$595	16:276\$413	39:526\$552	335\$314	39:861\$866	54:994\$002	15:467\$450	214\$826	763\$805	1,39
7:959\$146	16:173\$645	39:438\$268	223\$724	39:661\$992	58:639\$130	19:200\$862	266\$679	814\$432	1,49
6:574\$425	22:710\$230	44:370\$521	265\$271	44:635\$792	51:740\$506	7:369\$985	102\$361	718\$618	1,17
86:538\$743	538:853\$189	890:112\$700	14:175\$542	904:288\$242	935:543\$569	45:430\$869	40\$563	835\$306	1,05
							Medias		

## vações

extensão de 71<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1882.....	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	—\$—	55:918\$896
1883.....	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	—\$—	97:894\$171
1884.....	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	—\$—	98:356\$645
1885.....	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	—\$—	93:534\$809
1886.....	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623
1887.....	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224
1888.....	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129
1889.....	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018
1890.....	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702
1891.....	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596
1892.....	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219
1893.....	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142
1894.....	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557
1895.....	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749
Sommas...	3:416	204:408	487:390	2.011:031	2.702:829	38:331	1.179:963	171:344\$177	24:072\$970	1.450:746\$480

Obser

Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Hespanha alem de Villar Formoso, na ex  
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  
teve subsidio algum do estado.

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =

N.

## CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito (a)	De sello	
1884.....	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—\$—	—\$—	29:925\$585
1885.....	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—\$—	—\$—	29:805\$085
1886.....	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—\$—	405\$320	32:810\$730
1887.....	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—\$—	414\$340	35:400\$495
1888.....	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—\$—	426\$610	37:866\$530
1889.....	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—\$—	474\$140	38:036\$120
1890.....	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—\$—	773\$870	39:062\$435
1891.....	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—\$—	1:252\$770	38:866\$155
1892.....	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—\$—	961\$860	38:601\$480
1893.....	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897\$575	988\$260	37:272\$077
1894.....	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:335\$792
1895.....	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763
Sommas...	405	390:260	1.549:594	—	1.939:854	15:384	256:178	8:878\$539	8:056\$130	433:732\$247

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25<sup>1</sup>:299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guimã

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =



## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilo-métrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego	Totales					
7:961\$063	38:740\$601	102:620\$560	1:946\$905	104:567\$465	99:452\$363	3:168\$197	24\$946	783\$089	0,97
15:525\$248	102:472\$501	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	166\$029	687\$298	0,80
15:593\$507	122:257\$907	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	367\$927	581\$511	0,61
19:090\$610	155:899\$493	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	408\$377	652\$986	0,61
21:577\$377	174:122\$574	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	556\$898	660\$791	0,54
25:280\$969	164:191\$533	207:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	563\$082	653\$553	0,54
26:348\$143	170:445\$524	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	629\$267	628\$756	0,50
24:454\$293	226:641\$985	373:492\$296	14:261\$105	387:753\$401	172:725\$784	200:766\$512	793\$543	682\$710	0,46
28:492\$331	199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	714\$646	682\$643	0,49
28:522\$230	154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	507\$875	650\$672	0,56
23:143\$517	162:302\$930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	475\$711	635\$631	0,57
20:192\$689	169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	512\$229	623\$600	0,54
20:028\$608	160:775\$001	275:589\$166	11:321\$176	286:910\$342	155:811\$402	119:777\$764	473\$429	615\$855	0,56
24:956\$241	159:308\$941	291:026\$931	11:588\$753	302:615\$684	161:426\$224	129:600\$707	512\$256	638\$048	0,55
305:166\$826	2.160:775\$984	3.916:689\$290	127:243\$665	4.043:932\$955	2.223:148\$939	1.693:540\$351	495\$767	650\$804	0,57
							Médias		

## vações

tensão de 252<sup>k</sup>.2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.

202<sup>k</sup>.20714 entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e Figueira da Foz, não

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

## BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilo-métrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego	Totales					
3:159\$155	5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	468\$030	769\$200	0,62
3:978\$338	8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	401\$644	838\$549	0,68
3:456\$980	9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	436\$236	911\$020	0,68
4:227\$540	11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	650\$884	865\$497	0,57
4:070\$125	14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	785\$667	869\$157	0,52
4:447\$069	14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	835\$331	830\$056	0,50
4:909\$910	14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	903\$672	817\$308	0,47
4:862\$653	17:197\$587	60:926\$395	484\$075	61:410\$470	28:893\$573	32:032\$822	942\$141	849\$811	0,47
4:612\$460	20:351\$336	63:565\$276	444\$415	64:009\$691	27:546\$159	36:019\$117	1:059\$386	810\$181	0,43
3:960\$095	21:903\$743	63:135\$915	719\$372	63:855\$287	25:920\$547	37:215\$368	1:094\$569	762\$369	0,41
4:400\$983	21:088\$209	62:824\$984	669\$985	63:494\$969	25:591\$106	37:233\$878	1:095\$114	752\$679	0,41
5:579\$637	22:590\$074	66:919\$474	700\$741	67:620\$215	24:879\$115	42:040\$359	1:236\$481	731\$738	0,37
51:664\$945	181:259\$809	666:657\$001	6:958\$348	673:615\$349	331:149\$707	335:507\$294	828\$413	817\$653	0,49
							Médias		

## vações

raes, na extensão total de 33<sup>k</sup>.421, em 14 de abril de 1884.

pectiva cobrança.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## RAMAL DE

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1885.....	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48\$541	-5-	597\$476
1886.....	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870
1887.....	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915
1888.....	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997
1889.....	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932
1890.....	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672
1891.....	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511
1892.....	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849
1893.....	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060
1894.....	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219\$539	2:381\$620	3:528\$518
1895.....	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237\$985	2:453\$220	3:645\$002
Sommas...	21	162:356	367:339	896:184	1.425:879	27:609	239:375	2.586:766	15:106\$000	36:128\$802

Obser

Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885, na extensão approximada de 1<sup>k</sup>,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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =

## CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero medio de ki- lometros explora- dos	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251
1888.....	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630
1889.....	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057
1890.....	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739
1891.....	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406
1892.....	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517
1893.....	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763
1894.....	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353
1895.....	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072\$859	1:879\$520	141:430\$436
Sommas...	658	737:246	1.631:976	2.761:608	5.130:830	26:171	1.916:600	100:325\$936	11:473\$230	1.348:776\$152

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão approximada de 28 kilometros, em 2 de abril Torres Vedras e 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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =



## COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilo-métrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
186\$393	1:277\$394	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	1:167\$883	893\$380	893\$380	1:167\$883	0,57
819\$837	4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	842\$431	2:909\$211	0,77
966\$794	3:574\$327	8:254\$036	202\$930	8:456\$966	6:413\$205	1:840\$831	920\$415	3:206\$602	0,78
1:044\$755	3:178\$675	7:563\$427	124\$450	7:687\$877	6:020\$928	1:542\$499	771\$249	3:010\$464	0,80
1:476\$410	6:278\$424	11:452\$766	278\$744	11:731\$510	7:902\$551	3:550\$215	1:775\$107	3:951\$275	0,69
1:281\$313	7:224\$335	12:633\$320	36\$234	12:669\$554	9:034\$035	3:599\$285	1:799\$642	4:517\$017	0,71
1:615\$524	7:869\$838	13:277\$873	213\$000	13:490\$873	9:067\$308	4:210\$565	2:105\$282	4:533\$654	0,68
1:702\$226	6:729\$882	12:100\$957	58\$000	12:158\$957	8:758\$110	3:342\$847	1:671\$423	4:379\$055	0,72
1:651\$092	6:981\$323	12:195\$475	103\$457	12:298\$932	8:234\$231	3:961\$244	1:980\$622	4:117\$115	0,68
1:559\$765	6:673\$642	11:761\$925	66\$723	11:828\$648	8:368\$387	3:393\$538	1:696\$769	4:184\$193	0,71
1:639\$412	6:310\$759	11:595\$173	69\$324	11:664\$497	8:105\$276	3:489\$897	1:744\$948	4:052\$638	0,70
13:943\$521	60:327\$177	110:399\$500	1:392\$667	111:792\$167	78:890\$336	31:509\$164	1:500\$436	3:756\$683	0,71
					Medias				

vações

do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilo-métrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilo-metro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
4:339\$457	53:832\$259	182:835\$967	4:229\$959	187:065\$926	70:173\$317	112:662\$650	1:707\$010	1:063\$232	0,38
9:146\$439	124:013\$058	290:196\$127	4:500\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	2:377\$723	1:543\$846	0,39
9:660\$892	112:139\$297	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	1:961\$784	2:084\$057	0,51
16:661\$323	88:324\$371	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	1:623\$620	2:162\$900	0,57
14:482\$938	109:915\$611	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:519\$921	108:082\$034	1:460\$568	2:331\$350	0,61
11:052\$486	84:695\$673	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	1:281\$274	1:877\$438	0,59
11:411\$514	76:484\$900	227:958\$177	1:933\$827	229:892\$004	136:852\$734	91:105\$443	1:231\$155	1:849\$361	0,60
14:835\$503	71:220\$049	223:919\$905	1:270\$243	225:190\$148	131:086\$213	92:833\$692	1:254\$509	1:771\$435	0,59
13:689\$106	101:120\$249	256:239\$791	1:531\$972	257:771\$763	143:752\$915	112:486\$876	1:520\$093	1:942\$607	0,56
105:309\$658	821:745\$467	2:275:831\$277	26:268\$972	2:302:100\$249	1:222:574\$927	1:053:256\$350	1:600\$693	1:858\$017	0,54
					Medias				

vações

de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74<sup>1</sup>/<sub>2</sub>,342 até aos limites da concessão, além das estações de

do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero medio de kilogrammas explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695
1888.....	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	86:869\$900
1889.....	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	109:233\$468
1890.....	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	115:528\$626
1891.....	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720
1892.....	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391
1893.....	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$040	105:535\$404
1894.....	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681\$812	2:944\$360	101:072\$711
1895.....	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365\$001	3:396\$060	102:974\$842
Sommas	1:337	173:133	397:606	1.592:910	2.163:649	35:209	713:084	71:591\$763	17:606\$710	865:145\$757

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96<sup>h</sup>.55885, em 1 de agosto de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha de 167<sup>h</sup>.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 de juro liquidadas pelo estado pela fórmula seguinte:

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Vedras  
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1894 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.  
 Em 1895 — todo o anno, na totalidade da linha até à F.

Somma .....

Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a companhia real tinha de entregar ao estado pela linha amari

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896.



## A FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARRELLOS

Rendimentos (líquidos de imposto)					Despesas da exploração	Productos líquido (trafego)	Redimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a recolta do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
1:435\$650	7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	342\$488	527\$063	0,61
6:920\$901	54:493\$681	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	146\$429	1:012\$043	0,87
9:606\$354	90:137\$562	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	318\$915	979\$080	0,75
10:962\$444	86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	— 3\$561	1:271\$263	1,00
12:832\$050	81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	— 36\$964	1:270\$545	1,03
12:349\$719	85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	139\$358	1:067\$709	0,88
13:584\$531	77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	101\$366	1:067\$228	0,91
14:794\$500	80:015\$105	195:882\$316	101:676\$281	297:558\$597	171:915\$154	23:967\$162	142\$662	1:023\$304	0,88
16:816\$107	93:467\$109	213:258\$058	101:840\$087	315:098\$145	178:243\$779	35:014\$279	208\$418	1:060\$975	0,84
99:302\$256	656:062\$740	1.620:510\$753	759:773\$046	2.380:283\$799	1.444:108\$234	176:402\$519	131\$939	1:080\$111	0,89
							Medias		

## vações

de 1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151<sup>h</sup>.63194, em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de

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

a Leiria .....	57:935\$310
queira da Foz e a Alfarellos.....	81:936\$400
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
queira da Foz e a Alfarellos.....	100:565\$088
.....	743:262\$238

cana de S. Martinho do Porto á Marinha Grande, nos termos do artigo 29.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



# CAMINHO DE FERRO DE (Via re

Anos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$583	102\$900	2:699\$114
1888.....	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562
1889.....	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160
1890.....	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	12:879\$614
1891.....	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338
1892.....	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$558
1893.....	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774
1894.....	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570\$506	605\$480	11:084\$216
1895.....	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582\$466	618\$240	11:258\$871
Sommas...	454	17:411	34:359	184:855	236:625	4:574	146:390	12:918\$812	3:926\$400	94:194\$207

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juros

Em 1887 — noventa e quatro dias.....  
Em 1888 — todo o anno.....  
Em 1889 — todo o anno.....  
Em 1890 — todo o anno.....  
Em 1891 — todo o anno.....  
Em 1892 — todo o anno.....  
Em 1893 — todo o anno.....  
Em 1894 — todo o anno.....  
Em 1895 — todo o anno.....

Somma .....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =

# RAMAL DE SANTA A (Dupla

Anos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1888.....	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	—\$—	8:691\$333
1889.....	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	—\$—	9:323\$858
1890.....	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	—\$—	9:144\$928
1891.....	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	—\$—	4:309\$413
1892.....	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	—\$—	14:122\$544
1893.....	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	—\$—	20:656\$746
1894.....	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	—\$—	25:649\$749
1895.....	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	—\$—	30:107\$413
Sommas...	61	189:472	453:043	1:070:484	1:712:999	24:496	483:243	9:753\$269	—\$—	122:939\$295

Obser

Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0<sup>k</sup>,8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via n'este ramal foi aberta á exploração, entre Campolide e a bifurcação de Chellas, em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e a de Bemfica, em 10 de setembro de 1893, na extensão approximada de 7<sup>k</sup>,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 li

(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 ramal

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =



12

## FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
1:066\$983	4:564\$330	8:330\$427	15:206\$561	23:536\$988	7:144\$711	1:185\$716	84\$694	510\$336	0,86
2:707\$051	18:388\$268	31:356\$881	59:163\$252	90:520\$133	41:767\$317	10:410\$436	189\$280	759\$405	1,33
2:358\$305	21:898\$071	35:617\$536	58:154\$114	93:771\$650	40:595\$417	4:977\$881	90\$507	738\$098	1,14
3:849\$467	21:761\$725	38:490\$806	57:601\$473	96:092\$279	32:782\$413	5:708\$393	103\$789	596\$044	0,85
3:447\$424	21:685\$079	37:890\$841	59:321\$855	97:212\$696	27:962\$194	9:928\$647	180\$520	508\$403	0,74
3:415\$608	24:170\$345	38:351\$511	57:837\$956	96:189\$467	25:502\$897	12:848\$614	233\$611	463\$689	0,66
2:548\$336	26:602\$437	40:276\$547	57:454\$615	97:731\$162	25:444\$099	14:832\$448	269\$681	462\$620	0,63
2:715\$696	23:768\$725	37:568\$637	60:290\$698	97:859\$335	25:177\$711	12:390\$926	225\$289	457\$776	0,67
2:409\$152	23:914\$407	37:582\$430	59:212\$044	96:794\$474	24:171\$636	13:410\$794	243\$833	439\$484	0,64
24:518\$022	186:753\$387	305:465\$616	484:242\$568	789:708\$184	250:548\$395	54:917\$221	120\$963	551\$869	0,82
					Medias				

## vações

Mirandella, na extensão de 54<sup>k</sup>,67955, em 29 de setembro de 1887.

pagas pelo estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes:

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:501\$148
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	59:929\$188
.....	58:940\$211
.....	482:785\$277

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

13

## POLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
392\$451	6:195\$500	15:279\$284	236\$705	15:515\$989	5:554\$495	9:724\$789	1:944\$958	1:110\$899	0,36
577\$144	9:506\$270	19:407\$272	451\$164	19:858\$436	8:940\$160	10:467\$112	1:308\$389	1:117\$520	0,46
756\$781	8:848\$422	18:750\$131	50\$328	18:800\$459	8:793\$680	9:956\$451	1:244\$556	1:099\$210	0,47
878\$460	9:959\$409	15:147\$232	219\$000	15:366\$282	11:161\$675	3:985\$607	498\$201	1:395\$209	0,74
2:878\$039	10:783\$510	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$814	12:776\$279	1:597\$035	1:875\$977	0,54
2:847\$020	9:431\$741	32:935\$507	279\$400	33:214\$907	17:721\$453	15:214\$054	1:901\$757	2:215\$182	0,54
2:712\$744	9:904\$771	38:267\$264	217\$081	38:484\$345	26:211\$758	12:055\$506	1:506\$938	3:276\$470	0,68
2:887\$560	12:373\$489	45:368\$462	271\$243	45:639\$705	29:908\$667	15:459\$795	1:932\$474	3:738\$583	0,66
13:930\$199	77:003\$112	212:939\$295	1:840\$921	214:780\$216	123:299\$702	89:639\$593	2:469\$501	2:021\$306	0,58
					Medias				

## vações

aproximada de 7 kilometros: entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1<sup>k</sup>,9 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

nas expeditoras ou destinatarias da companhia real.

mento do trafego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## RAMAL DE

(Dupla via entre Be

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1889.....	5	—	84:424	91:886	176:310	34	—	813\$354	9\$800	16:127\$962
1890.....	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942\$427	57\$210	57:965\$200
1891.....	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970\$963	156\$340	76:586\$746
1892.....	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031\$563	194\$740	57:437\$251
1893.....	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974\$789	259\$340	55:102\$599
1894.....	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152\$162	305\$040	57:577\$093
1895.....	25	56:155	201:785	373:018	630:958	599	15:817	4:202\$301	375\$280	78:455\$738
Sommas.....	145	277:746	1.154:152	1.664:627	3.096:525	2:841	30:748	21:087\$559	1:357\$750	399:252\$589

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na extensão approximada de 19 simples provisoria, na extensão total approximada de 23<sup>1</sup>/<sub>5</sub>. A ligação, tambem provisoria, entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra, Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cerca de 3 kilometros.

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

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do trafego» de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =

## LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1890.....	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552
1891.....	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077\$785	503\$420	39:609\$293
1892.....	4	98:965	221:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610
1893.....	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746\$087	4:196\$770	51:459\$502
1894.....	4	128:832	326:797	532:017	987:646	7:566	—	2:994\$366	4:773\$600	56:108\$991
1895.....	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	—	3:287\$502	5:074\$400	61:916\$536
Sommas.....	22	582:924	1.386:873	2.363:136	4.332:933	30:819	—	14:738\$571	17:546\$150	278:546\$484

Obser

Esta linha foi aberta á exploração em dupla via

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do trafego» de todas as linhas exploradas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =



## CASCAES

lem e Cascaes)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
167\$864	—\$—	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	252\$021	3:007\$143	0,92
1:049\$303	4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	—3:282\$585	—172\$767	3:279\$035	1,05
3:037\$574	114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	99\$683	3:222\$753	0,97
2:038\$454	1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	—1:164\$746	—48\$531	2:607\$660	1,02
2:066\$565	3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	374\$314	2:157\$714	0,85
2:873\$411	4:637\$486	65:087\$990	369\$228	65:457\$218	51:295\$145	13:792\$845	574\$702	2:137\$298	0,79
2:761\$569	5:624\$977	86:842\$284	519\$202	87:361\$486	81:017\$157	5:825\$127	233\$005	3:240\$686	0,93
13:994\$740	15:924\$126	429:171\$455	3:367\$489	432:538\$944	401:364\$770	27:806\$685	191\$770	2:768\$032	0,93
					Medias				

## vações

kilómetros (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 na extensão approximada de 0<sup>k</sup>,6, teve lugar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu á exploração provisoria o troço entre entre Pedrouços e Belem em 25 de junho de 1896.

pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

## DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totales					
531\$623	—\$—	24:299\$175	65\$876	24:365\$051	14:935\$560	9:363\$615	4:681\$807	7:467\$780	0,61
2:905\$322	—\$—	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	3:195\$103	7:433\$550	0,70
5:953\$002	—\$—	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	1:827\$339	11:082\$064	0,86
7:459\$550	—\$—	58:919\$052	499\$825	59:418\$877	43:005\$835	15:913\$217	3:978\$304	10:751\$459	0,73
8:393\$100	—\$—	64:502\$091	365\$905	64:867\$996	46:643\$336	17:858\$755	4:464\$689	11:660\$834	0,72
8:804\$032	—\$—	70:720\$568	422\$815	71:143\$383	48:997\$830	21:722\$738	5:430\$684	12:249\$457	0,69
34:046\$629	—\$—	312:593\$113	2:205\$421	314:798\$534	227:645\$017	84:948\$096	3:861\$277	10:347\$500	0,73
					Medias				

## vações

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3<sup>k</sup>,342.

pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu rendimento do tráfego annual.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1890.....	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115
1891.....	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	448\$510	19:128\$753
1892.....	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	456\$780	16:431\$762
1893.....	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	479\$820	15:713\$888
1894.....	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167\$762	460\$980	14:155\$724
1895.....	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292\$909	550\$180	15:289\$164
Sommas....	255	24:461	47:644	172:325	244:430	1:832	48:747	6:471\$142	2:450\$490	82:323\$406

Obser

Esta linha foi aberta á exploração da sua totalidade entre as estações de Santa Comba

(a) N'estas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro

Em 1890—trinta e sete dias .....
Em 1891—todo o anno .....
Em 1892—todo o anno .....
Em 1893—todo o anno .....
Em 1894—todo o anno .....
Em 1895—todo o anno .....
Somma.....

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =

## CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1891.....	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032
1892.....	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713
1893.....	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171
1894.....	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092\$388	2:035\$440	57:137\$199
1895.....	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790\$923	2:391\$160	59:649\$678
Sommas....	836	34:159	86:763	301:395	422:317	5:829	168:680	24:978\$029	7:718\$310	230:483\$793

Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165<sup>k</sup>,086, em 6 de setembro de 1891; e até á

(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 de  
2.º—As importancias de garantia de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a por  
a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203<sup>k</sup>,71349.

As garantias de juro liquidadas n'este mappa são:

Em 1891—117 dias.....
Em 1892—todo o anno.....
Em 1893—todo o anno.....
Em 1894—todo o anno.....
Em 1895—todo o anno e toda a linha.....
Somma.....

(b) A verba annual da garantia de juro para o total da linha garantida é de 401:111\$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976\$973 réis importancia de multas

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1896. =



## SANTA COMBA DÃO A VIZEU

duzida)

Rendimentos (Líquido de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totais					
192\$744	995\$959	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	-2:781\$409	-556 282	1:114\$845	1,99
2:551\$468	8:628\$799	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	3\$562	602\$619	0,99
2:333\$115	9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	10\$950	560\$637	0,98
2:202\$692	11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$944	26:759\$629	2:663\$599	53\$272	535\$193	0,91
2:579\$673	9:326\$104	26:061\$501	62:633\$066	88:694\$567	28:628\$299	-2:566\$798	-51\$335	572\$566	1,10
2:740\$845	10:679\$498	28:709\$507	62:551\$546	91:261\$053	28:228\$741	480\$766	9\$615	564\$574	0,98
12:600\$537	50:951\$533	145:875\$476	318:840\$069	464:715\$545	147:353\$709	-1:478\$233	-5\$797	577\$858	1,01
					Medias				

## vações

Dão e Vizen, em 25 de novembro de 1890, na extensão approximada de 49<sup>k</sup>,51086.

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

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	317:838\$119

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (Líquido de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fôra do tráfego (a)	Totais					
3:859\$725	18:829\$321	42:437\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	-19:254\$100	-370\$271	1:187\$523	1,45
7:878\$869	45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	-62:758\$294	-380\$353	952\$062	1,66
8:946\$901	66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	-33:393\$463	-171\$248	831\$250	1,26
9:316\$178	69:195\$730	135:649\$107	310:711\$074	446:360\$181	165:015\$398	-29:366\$291	-138\$520	778\$374	1,21
11:063\$845	79:581\$491	150:295\$014	396:034\$352	546:329\$366	166:392\$196	-16:097\$182	-75\$930	784\$869	1,10
41:065\$518	279:974\$094	551:473\$405	1:427:242\$663	1:978:716\$068	712:342\$735	-160:869\$330	-192\$427	852\$084	1,29
					Medias				

## vações

Guarda, na extensão approximada de 211<sup>k</sup>,590, em 11 de maio de 1893.

tráfego annual.  
taria de 26 de março de 1892, para este effeito e extensão das duas secções em 157<sup>k</sup>,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

.....	99:351\$135
.....	309:941\$570
.....	309:094\$795
.....	309:941\$570
.....	(b) 395:135\$786
.....	1:423:464\$798

devidas pela companhia real, liquidadas segundo o accordo de 11 de abril de 1896.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



**Mappa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro por  
desde 1 de janeiro de 1877**

Annos	Numero medio de kilometros ex- plorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	
1877.....	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	—\$—	1.214:912\$015
1878.....	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	—\$—	1.289:246\$083
1879.....	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	—\$—	1.319:351\$446
1880.....	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	—\$—	1.403:166\$097
1881.....	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	—\$—	1.436:294\$157
1882.....	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	—\$—	1.597:533\$514
1883.....	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	—\$—	1.648:596\$997
1884.....	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:243	122:169\$813	—\$—	1.672:036\$478
1885.....	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	—\$—	1.615:802\$629
1886.....	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987
1887.....	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768
1888.....	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806
1889.....	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592
1890.....	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558
1891.....	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184
1892.....	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949\$702	80:976\$406	2.434:092\$022
1893.....	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384
1894.....	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924
1895.....	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:855\$680	2.585:091\$588
Sommas...	32:080	6.894:103	21.178:393	44.965:235	73.037:731	951:519	21.075:468	2.697:565\$749	562:083\$406	36.779:729\$229

Obser

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

(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 30 de junho de 1896. =

N.º

**Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes,  
explorados por companhias, desde 1 de**

Annos	Numero medio de kilometros explo- rados	Numero de passageiros				Mercadorias (numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Totaes	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	
1877.....	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427
1880.....	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	—\$—	866:408\$201
1881.....	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627\$709	—\$—	885:221\$535
1882.....	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	—\$—	1.013:702\$622
1883.....	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	—\$—	1.055:729\$884
1884.....	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	—\$—	1.045:944\$220
1885.....	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	—\$—	1.009:820\$013
1886.....	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518
1887.....	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451\$308	13:542\$020	1.356:183\$689
1888.....	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085
1889.....	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	1.641:317\$035
1890.....	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862
1891.....	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575
1892.....	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682
1893.....	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256\$701	46:167\$090	1.645:070\$343
1894.....	1:323	509:636	1.246:229	3.079:591	4.835:456	54:743	967:994	111:138\$287	46:425\$900	1.641:444\$209
1895.....	1:324	442:617	1.215:089	3.640:666	5.298:366	68:190	1.094:766	118:003\$777	51:555\$000	1.733:286\$400
Somma...	17:227	4.465:501	10.860:715	29.857:796	45.184:012	610:205	14.430:021	1.572:226\$515	312:168\$150	24.171:538\$638

(a) N'estas verbas estão incluídas as importancias das garantias de juro, pagas pelo estado á companhia real, pela linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfaiellos

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de



tuguezes, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, até 31 de dezembro de 1895

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
171:016\$086	1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	1:741\$509	985\$348	0,36
185:975\$552	1.181:055\$087	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
228:311\$101	1.323:672\$698	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
244:850\$225	1.562:082\$151	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
248:828\$844	1.601:865\$172	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
267:964\$327	1.674:053\$743	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
279:034\$793	1.736:687\$348	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
301:789\$812	1.809:066\$683	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
276:658\$786	1.860:813\$800	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
327:012\$425	1.949:999\$482	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
362:255\$449	2.051:131\$898	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
388:623\$231	2.259:235\$196	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
394:709\$124	2.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	1:517\$972	1:183\$228	0,44
432:606\$272	2.508:500\$438	5.466:608\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	1:341\$645	1:283\$363	0,49
457:853\$101	2.200:977\$016	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
422:166\$206	2.339:224\$973	5.195:483\$201	563:481\$655	5.758:964\$856	2.736:746\$307	2.458:736\$894	1:069\$016	1:189\$890	0,53
425:899\$402	2.416:019\$031	5.312:300\$817	592:023\$211	5.904:324\$028	2.641:973\$458	2.670:327\$359	1:144\$099	1:131\$951	0,50
441:721\$173	2.404:400\$637	5.306:761\$734	626:589\$801	5.933:351\$535	2.698:773\$964	2.607:987\$770	1:108\$367	1:146\$950	0,51
450:013\$877	2.553:522\$795	5.588:628\$260	692:193\$825	6.280:822\$085	2.753:627\$327	2.835:000\$933	1:204\$333	1:169\$765	0,49
6.307:289\$786	37.196:298\$792	80.283:317\$807	4.023:885\$879	84.307:203\$686	36.319:399\$371	43.963:918\$436	1:370\$446	1:132\$150	0,45
					Medias				

## vações

de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto de sello nos caminhos de ferro a contar tão somente de 1 de janeiro de 1886.

O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

de interesse geral, em leito proprio no continente do reino, de via larga, janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1895

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totales do trafego	Fôra do trafego (a)	Totales					
122:043\$340	919:567\$610	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
140:718\$922	875:735\$353	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
170:117\$376	958:856\$762	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
173:114\$738	1.052:461\$018	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
165:614\$148	1.103:451\$626	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
184:688\$194	1.159:609\$590	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
193:437\$293	1.228:924\$770	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
202:198\$907	1.280:674\$671	2.528:817\$798	25:526\$289	2.554:344\$087	901:859\$867	1.626:957\$931	1:957\$831	1:085\$270	0,36
183:433\$929	1.301:095\$289	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
226:819\$991	1.375:658\$427	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
249:645\$422	1.431:286\$988	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
269:900\$676	1.604:989\$703	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
265:018\$118	1.786:971\$597	3.693:306\$750	172:501\$414	3.865:808\$164	1.472:863\$453	2.220:443\$297	2:054\$064	1:362\$501	0,40
283:631\$214	1.738:546\$339	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
294:751\$286	1.439:061\$678	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
265:866\$035	1.522:212\$790	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
274:101\$099	1.584:092\$293	3.503:263\$735	449:272\$318	3.952:536\$053	1.640:764\$886	1.862:498\$849	1:426\$109	1:256\$328	0,47
281:852\$198	1.558:506\$046	3.481:802\$453	440:015\$906	3.921:818\$359	1.683:999\$147	1.797:803\$306	1:358\$883	1:272\$864	0,48
290:477\$081	1.673:944\$942	3.697:708\$423	527:657\$030	4.225:365\$453	1.733:817\$071	1.963:891\$352	1:483\$302	1:309\$530	0,47
4.237:429\$967	25.595:647\$492	54.004:616\$097	2.976:659\$662	56.981:275\$759	21.652:690\$712	32.351:925\$385	1:877\$978	1:256\$904	0,40
					Medias				

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

1896. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.



Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, explorados pelo estado, desde 1 de janeiro

Annos	Número medio de kilometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719\$209	—\$—	352:026\$655
1878.....	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	—\$—	399:146\$945
1879.....	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	—\$—	452:604\$449
1880.....	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	—\$—	502:158\$426
1881.....	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	—\$—	506:780\$232
1882.....	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	—\$—	537:718\$832
1883.....	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500\$342	—\$—	545:010\$377
1884.....	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344\$237	—\$—	545:915\$559
1885.....	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420\$167	—\$—	527:306\$690
1886.....	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	548:255\$266
1887.....	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	566:804\$665
1888.....	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	608:616\$878
1889.....	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193\$450	11:202\$330	695:945\$718
1890.....	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	722:633\$647
1891.....	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495\$886	33:666\$010	716:620\$103
1892.....	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142\$770	34:295\$296	681:952\$731
1893.....	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:231\$105
1894.....	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437\$034	31:997\$320	697:268\$838
1895.....	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742\$483	34:183\$940	722:821\$964
Sommas....	12:723	1:499\$350	3:647\$358	14:750\$259	19.896:967	269:795	5.885:047	1.084:599\$530	223:772\$056	11.033:819\$080

(a) N'estas extensões está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8<sup>h</sup>,4 entre Porto (Campanhã) e Ermezinda e desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de

Mappa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses desde 1 de janeiro de 1887

Annos	Número medio de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias (Numero de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700
1878.....	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460
1879.....	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570
1880.....	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470
1881.....	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	41:292\$390
1882.....	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060
1883.....	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736
1884.....	88	44:661	340:244	—	384:905	4:823	24:613	—\$—	—\$—	80:176\$699
1885.....	91	53:954	354:315	—	408:269	3:933	34:888	—\$—	—\$—	78:675\$926
1886.....	91	59:639	368:202	—	427:841	4:366	36:071	—\$—	1:145\$490	83:689\$203
1887.....	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346\$583	1:291\$420	93:012\$414
1888.....	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	104:563\$843
1889.....	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$839
1890.....	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049
1891.....	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$210	125:026\$506
1892.....	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899\$617	3:506\$340	121:204\$609
1893.....	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936
1894.....	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484\$176	3:808\$580	121:926\$877
1895.....	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963\$656	4:116\$740	128:983\$224
Sommas.....	2:130	929:252	6.670:320	357:180	7.956:752	71:519	760:400	40:739\$704	26:143\$200	1.574:371\$511

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado á companhia nacional pela linha ferrea de Foz-Tua a Miran

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de



de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga, de 1877 até 31 de dezembro de 1895

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totaes					
47:901\$746	281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	831\$882	758\$804	0,48
44:180\$350	294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	670\$117	889\$796	0,57
57:156\$155	354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	565\$801	1:007\$784	0,64
79:463\$867	500:508\$083	1:073:130\$376	5:656\$992	1:078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	890\$241	937\$920	0,51
78:364\$431	489:104\$156	1:074:248\$819	4:657\$300	1:078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	811\$078	997\$422	0,55
77:593\$073	503:592\$293	1:118:904\$198	3:756\$370	1:122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	871\$326	1:012\$350	0,54
79:832\$404	495:900\$578	1:120:743\$359	7:324\$580	1:128:067\$939	576:870\$945	543:872\$414	909\$485	964\$667	0,51
88:540\$500	510:900\$053	1:145:356\$112	5:149\$705	1:150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	903\$248	986\$778	0,52
83:308\$879	537:427\$295	1:148:042\$864	5:557\$471	1:153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	811\$662	1:082\$798	0,57
90:385\$129	550:826\$050	1:189:466\$445	9:328\$190	1:198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	943\$886	1:018\$930	0,52
99:707\$474	590:334\$960	1:256:847\$099	9:044\$735	1:265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	925\$797	998\$931	0,52
105:885\$939	609:914\$180	1:324:416\$997	6:141\$805	1:330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	846\$759	1:053\$409	0,55
117:647\$232	719:656\$558	1:533:249\$508	11:515\$539	1:544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	985\$560	1:003\$090	0,50
133:822\$167	719:525\$935	1:575:981\$749	9:245\$570	1:585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	803\$998	1:099\$361	0,58
144:678\$910	701:977\$223	1:563:276\$236	7:238\$770	1:570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	816\$152	1:071\$862	0,57
137:538\$515	749:745\$907	1:569:237\$153	8:339\$470	1:577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	780\$453	1:114\$760	0,59
136:977\$090	756:817\$839	1:598:026\$034	21:769\$275	1:619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	875\$207	1:054\$776	0,55
143:548\$684	776:884\$065	1:617:701\$587	62:860\$296	1:680:561\$883	883:363\$398	734:338\$189	886\$882	1:066\$864	0,55
143:368\$194	806:922\$307	1:673:112\$465	41:861\$734	1:714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	948\$067	1:072\$600	0,53
1.880:900\$739	10.949:804\$503	23.864:524\$322	224:908\$397	24.089:432\$719	13.023:376\$211	10.841:148\$111	852\$090	1:023\$609	0,54
							Medias		

do ramal de Campanhã á nova alfândega do Porto, ou 3<sup>h</sup>,9 por serem troços communs ao trafego das Linhas do Minho e Douro.

1896. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.

de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida, a 31 de dezembro de 1895

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes					
1:071\$000	6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	500\$126	1:308\$492	0,72
1:076\$280	10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	367\$469	1:104\$263	0,75
1:037\$570	10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1:271\$620	9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	89\$680	932\$687	0,91
4:850\$265	9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	199\$987	946\$131	0,82
5:683\$060	10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	168\$191	930\$879	0,85
5:765\$096	11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	208\$441	940\$398	0,82
11:650\$405	17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	360\$553	874\$891	0,71
9:915\$978	22:291\$216	110:883\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	349\$749	868\$746	0,71
9:807\$305	23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	396\$652	889\$189	0,69
12:902\$553	29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	454\$515	835\$246	0,65
12:836\$616	44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	294\$843	812\$909	0,73
12:043\$774	50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	360\$259	807\$155	0,69
15:152\$891	50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	442\$447	753\$222	0,63
18:422\$905	59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	352\$037	685\$655	0,66
18:761\$656	67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	328:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	401\$728	655\$580	0,62
14:821\$213	75:108\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	415\$785	639\$269	0,61
16:320\$291	69:010\$526	207:257\$694	123:713\$599	330:971\$293	131:411\$419	75:846\$275	375\$477	650\$551	0,63
16:168\$602	72:655\$546	217:807\$372	122:675\$061	340:482\$433	131:697\$574	86:109\$798	426\$286	651\$968	0,60
188:959\$080	650:846\$797	2.414:177\$388	822:317\$820	3.236:495\$208	1.643:332\$448	770:844\$940	361\$899	771\$518	0,68
							Medias		

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

1896. — O chefe da repartição, *Francisco Perfeito de Magalhães*.