

# 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.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## Annexo d'este numero

Mappas estatisticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1895 do ministerio das obras publicas, commercio e industria.

## SUMMARIO

Estatistica do trafego . . . . .	Pag.
Carta de Faris, por W. . . . .	299
A nossa carta da Belgica, por A. Urban . . . . .	299
Parte Official. — Decreto de 25 de setembro de 1896 do ministerio da marinha e ultramar . . . . .	291
Notas de viagem — IV — Chegada a Oran — Aspecto da cidade — Cirer, Monsieur? — Alfandega e policia — Os banhos mouros — As theorias de Kuhne em accão . . . . .	292
Caminho de ferro do Rio . . . . .	294
Parte financeira. — Carteira dos seccionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis . . . . .	295
Caixas de socorros e de reformas da companhia real . . . . .	297
Linhos portuguezas. — Estação da Figueira — Ponte da Cruz Quebrada — Freios de vacuo — Minho e Douro . . . . .	298
Linhos espanholas — Linares a Almeria — Guadix a Moreda — Carrion a Rábita — Nas Filipinas — Carril a Pontevedra — Caminho de ferro de Blancos . . . . .	299
Linhos estrangeiros — Suissa — Alemanha — Russia — China . . . . .	299
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (continuação) . . . . .	300
Arrematações . . . . .	301 e
Annuncios . . . . .	303
Casas recomendadas . . . . .	302
Agenda do viajante . . . . .	302
Horario em 1 de outubro de 1896 . . . . .	303
Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	304

## Estatistica do trafego

**C**OMPLETA o nosso numero de hoje esta estatistica, 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 caracter official, como pelos cuidados e competencia com que é feito pelo digno chefe d'aquelle repartição.

No meio do condemnavel abandono a que andam votados os trabalhos estatisticos 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 — aparece sem atrazo, regularmente, oito meses 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 alastrá 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 estatistica 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.<sup>a</sup> classe.

Esta diferença 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 difficult encontrar desde que vejamos este ponto detailladamente 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup>, como tambem em 2.<sup>a</sup> classe a diminuição é bastante forte.

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

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

Demais, posta ella em confronto com a sua rival — Cascaes — dirigidos os negócios d'esta por uma camara presidida por um homem activo e emprehendededor, 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'aquelle linda villa.

A mesma observação nos merece a camara de Bellas, 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.<sup>a</sup> classe foram menos 15 %, os de 2.<sup>a</sup> aumentaram 33 % e os de 3.<sup>a</sup> 77 %, resultando no total cerca de 50 % a mais.

Na linha urbana a diminuição de quasi 25 % em 1.<sup>a</sup> classe e 10 % em 2.<sup>a</sup> deve attribuir se tambem aquella

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

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

Passageiros .....	8 %
Grande velocidade .....	15 %
Pequena » .....	10 %

Nos rendimentos, liquidos de impostos, o aumento total foi de 6 %.

Nos impostos tambem houve um razoavel aumento. Em 1895 produziram elles:

Transito .....	202:709\$916
Sêllo .....	89:855\$680
Total .....	292:565\$596

Em 1894 haviam dado estes impostos:

Transito .....	193:059\$497
Sêllo .....	82:231\$800
Total .....	275:291\$297

Augmento em 1895 6,27 %.

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 »
Fóra do trafego, idem .....	23 »
Liquido do Minho e Douro.....	480 »
Fóra 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 aufera 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 européia, e com entusiasmo caracteristico da amisade que reina entre os dois povos, derivada da reciproca sympathy 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 commun accordo 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 veiu 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 productor 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 aquella cidade. Tanto á ida como á volta foram nesse 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 francesas.

A experiecia 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 cometido a vinte e cinco empregados russos. O pessoal francez compor-se-ha unicamente, de Vaugirard a Passy, d'un engenheiro, d'un chegador, d'un 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, tipo Compound de quatro gavetas, e podem功用 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 dahi pelo Bosque de Boulogne, o arco de triumpho da Estrella, os Campos Elysiós 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, veiu 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.

Algumas experiencias se teem feito ultimamente, no caminho de ferro de cintura, de um apparelho, inventado em Allemanha, para evitar que os viajantes deixem passar a estação em que tencionam apear-se do trem. Consiste n'un 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 apparelho 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 emitiu parecer favorável. 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 fizera-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 centimetros, e percorrer 12 a 16 kilometros por hora. Parece que este sistema 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 apparelho 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 apparelho 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 apparelho, ainda mesmo submerso. Procedeu-se, uma noite d'estas, na ponte de Austerlitz, a uma experiecia, 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 lugar na enseada de Majunga para um vapor que tocará sucessivamente 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 afirmaram as grandes qualidades militares do soldado frances. 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 arreganho. Dissiparam-se, como por encanto, as idéas tristes que me acabrunharam e influiam no meu andar pesado e tardio. Contemplando-o commovido, saudei esse representante, para mim anonymo, do exercito do meu paiz; fui seguindo-o, oferecendo-lhe mentalmente, por alguns instantes, a muda homenagem do meu patriotico entusiasmo por esse exercito, cujos feitos heroicos ilustram a brillante historia militar da patria portugueza desde as pelejas feridas para a fundação da monarchia até os combates gloriosos das modernas guerras africanas; e achei que, no meio das bellezas grandiosas da capital francesa, 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 sandwichs nas gares bruxellenenses, graças á intelligente medida que, suprimindo 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; eis-o assignante.

Foi preciso algum tempo para que o publico se familiarizasse com esta novidade e lhe apreciasse 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 attrahente.

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

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 relatorio 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 relatorio geral que, comparando com a extensão territorial, a Belgica tem direito ao segundo lugar, logo depois da Inglaterra, quanto á extensão kilometrica das linhas, á segurança das construções e á diferença 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 possue 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 $\frac{1}{2}$
França.....	2.209	65 $\frac{1}{2}$
Allemanha.....	2.608	55 $\frac{1}{2}$
Estados Unidos.....	1.276	70 $\frac{1}{4}$

Quanto ao trafego, a Belgica, sempre no segundo logar, distanceia-se muito da Allemanha (quasi o dobro), que vem em segundo logar:

	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, atinge 19.000 toneladas por milha de linha, o Reino-Unido, na sua integridade não chega senão em segundo logar depois da Belgica. A mesma observação se applica, além d'isso, á extensão das linhas ferreas que serpenteam pelos reinos da Belgica e da Grā-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 OFICIAL

### Ministerio dos negócios da Marinha e do Ultramar

Direcção geral do Ultramar

3.<sup>a</sup> repartição

SENHOR.—A Zambezia 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 trafego importantissimo, e a constituir no seu litoral empórios 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 Zambezia, mas difficilmente podem elles prestar-se, em condições diversas favoraveis e commodas, a largo movimento commercial. Não nos parece necessário comprovar esta asserção, que é plenamente confirmada por todos, nacionaes e estranhos, que conhecem as dificuldades da navegação d'aquellelos 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 communicação com o litoral, preocupa, ha muito, os que tecem estudo 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 Zambezia, mas também, principalmente,

para a exploração de um importantissimo movimento de transito 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 perdurable 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 paralelo que fica estabelecido, e que é de incontrovertida exactidão, mais e melhor do que quantos discursos pudessemos fazer, convence, persuade e obriga a decidirnos.

Quem, como nós, herdou, tem mantido e protesta manter um tão largo como appetecido domínio 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 difícil, 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 cubiçoso concurso das nações europeias 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 domínio 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 accão, ás mais poderosas nações coloniaes.

Felizmente que o paiz deve sentir, no testemunho da consciencia nacional, e nas demonstrações significativas dos estranhos, que se tem desempenhado, com elevantado brio, da nossa penosa tarefa, a que o obriga a honra do seu passado, que é tambem a luminosa esperança 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 pode dispor, á conveniencia e necessidade de afirmarmos, 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 Ruo.

Tendo a comprehensão justa do alcance economico d'esta empresa, a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia 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 consultiva 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 representantes da nação tenham o ensejo de, na actual sessão legislativa, ocupando-se d'este momentoso assumpto, auxiliarem patrioticamente o gover-

no no que melhor e mais urgentemente convenha fazer-se no interesse dos nossos dominios 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 lugar, o seu pensamento ácerca 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 nosa província 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 emprehendimento, a que liga uma alta importancia para o desenvolvimento do riquissimo distrito da Zambezia, e para a constituição de um grande emporio commercial em Quelimane.

Equal informação acaba de dar o governador Amorim, não menos distincto, nem menos conhecedor d'este importante distrito ultramarino, que, pela segunda vez, com geral aplauso, 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 relembrmos.

Apreciamos, porém, sob o ponto de vista dos encargos, que sob o aspecto das conveniencias nos parece havermos 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, prefazendo 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 vai patrioticamente tentar; e é para esperar que assim seja, se for conveniente e ajuizada administrada; e porque, como estímulo da actividade e zélo da sua administração, mister é que não se garanta, tão completa e incondicionalmente, o capital, que affouxem as energias e vigilancia, repousando-se na garantia do estado; e ainda porque é dever do governo, tanto como o de auxiliar todos os committimentos de largo alcance politico, economico e commercial, como este, precaver-se, e acautelar, devidamente, os interesses do thesouro, não arriscando, nem compromettendo, mais do que seja compativel com os recursos financeiros de que pôde 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 dano para o estado.

Conceder uma garantia, exclusivamente pelo rendimento do imposto de transito, que o estado tem direito de cobrar, relativo ao tráfego 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 empréstimo, vencendo juro, é destinar, apenas, receitas a crear, e que só poderão ser creadas pela força do mesmo emprehendimento, a cuja realização se consignam, garantindo-se, comodo, a respeito da segunda, o estado do seu reembolso, e prestando apenas um mero adeantamento.

Não afecta tal projecto a situação financeira actual da província, 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 carácter 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 atingir 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 à 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 intercessos 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 prazo, aos seus encargos, dispensando o subsidio complementar, que, como já fica dito, não é mais, ainda assim, do que um simples empréstimo com juro.

Cumpre 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 emittirem, tendo, portanto, partilha nos lucros, na razão do seu numero de acções, a consequente influencia no conselho de administração, por tres vogaes de nomeação regia, o correlativo direito de se representar nas assembleas geraes, e ainda a facultade especial de exercer uma fiscalização particular, directa e immediata, quer junto do conselho de administração, por um commissario regio, quer junto da construção e exploração, por um fiscal technico, ficando de conta e como encargo da companhia a remuneração de todos estes funcionários.

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

Por ultimo, ainda, notaremos, por julgarmos de grande alcance esta prevenção, que ficou bem expressa a facultade 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 lugar, sob qualquer pretexto, a reclamação de especie alguma, de quem quer que seja, obrigatario, ou accionista.

Tal é o plano geral do projecto; mas outras cautellas de carácter politico se tomaram tambem em ordem a assegurar, por completo, uma supremacia indiscutivel e inquestionável 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 aponadas, 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 1895. — Jacintho Cândido da Silva.

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

Usando da auctorização concedida pelo § 1º do artigo 15º 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 1º — A companhia dos caminhos de ferro da Zambezia poderá emittir obrigações do tipo de 4% ao anno, até ao valor nominal de £ 1.400.000 sterlinas, reembolsaveis ao par, n'un prazo 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 for tornando necessaria, nos termos e para os fins do artigo 2º d'este decreto.

Art. 2º — O capital realizado pelas obrigações emitidas será destinado á construção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, á demarcação e adaptacão dos terrenos annexos, para a criação de fazendas destinadas á colonização nacional, ao estabelecimento e sustentação de uma colónia 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. 3º — 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 quaequer territorios, ou installações annexas que estiverem na posse da companhia, ou em que ella superintenda.

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

Art. 5º.— 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 Ruo.

§ 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. 6º.— A partir do anno 1900, inclusivé, mas só quando a linha ferrea de Quelimane ao Ruo 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 suficientes para fazer face aos encargos annuaes do juro e amortização das obrigações, e só enquanto o não forem, o governo abonará á companhia um subsidio annual complementar, até á concorrença 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 Zambezia, sobre a media que houverem realizado durante os ultimos tres annos, 1893 a 1895.

Art. 7º.— 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. 8º.— Em caso algum os encargos do estado, resultantes do presente decreto, poderão ser diversos, ou maiores, do que os mencionados nos artigos precedentes.

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

Art. 10º.— 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 igual subsidio, tambem annual, será entregue ao prelado de Moçambique, a fim de ser por este prelado applicado ás despesas das missões da Zambezia.

Art. 11º.— O governo reserva-se tambem 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 exploracão do caminho de ferro.

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

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

Art. 13º.— Nos decretos que houver a promulgar para a aprovação do traçado da linha, ou para qualquer outro fim relativo ao caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, tomar-se-hão as providências 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. 14º.— 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 emitidas, 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 lugar a reclamação, ou pedido de indemnização de especie alguma,

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

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

Art. 16º.— 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 Cândido da Silva.

## NOTAS DE VIAGEM

### IV

Chegada a Oran.— Aspecto da cidade.— Cirer, Monsieur? — Alfandega e polícia. — 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 Zaffarinhas, 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 cidadesinha, vizinha e sentinella de Oran.

Às 7 horas acompanhamos o longo muro do porto, formado por grandes blocos de parallelepipedos 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 installedas repartições aduaneiras, do serviço de polícia, 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 saída de milhões de ouro para o estrangeiro.

Esta linha sae 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:

A 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 construções particulares.

A 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, impõente, 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 trastinho, com que eu embirro solememente, 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 fôra 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 almejavamcs 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 à *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 recebel-o 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 construcção 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 peior.

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 atmosphera 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 Ruo

Estão satisfeitas as aspirações de quantos se interessavam pela construcção d'esta linha, de incontestável vantagem não só para os progressos da nossa provin-  
cia 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 construcção 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 capitais para a construcção 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 construcção 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 Carvalho.

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 séries)

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 data 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 séde 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 séde da companhia ou no dito banco, tambem 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 provisórios 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 séde 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 pode ser reclamada em qualquer dia durante o periodo de prescrição.

Acabado o prazo 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.º 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 assuntos 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 assemblea 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 cambiaes sobre Paris e sobre Londres por motivo das incertezas e indecisões da situação actual. Mais uma vez foi notada a impossibilidade 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 tambem quem julgue o contrario, inclinando-se a que será addiada para occasião mais opportuna, sendo tambem provavel que o addiamento envolva a solução relativa aos novos navios de guerra. No entretanto as difficultades financeiras existem e não parece do melhor aviso procurar addial-as de preferencia a proçurar resolvê-las, porque decerto elas se agravarão muito mais

\*

Depois da impressão causada pela brusca alta dos cambios, a que acima alludimos, a situação modifício-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 letras 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 1/2 950 réis, as de 1890 a 44 1/2 200 réis, com pequeno movimento e as de 4 1/2 p. c. de 50 1/2 200 a 50 1/2 600 réis sem operações avultadas. As obrigações predias de 6 p. c. regularam a 94 1/2 000 e 94 1/2 500 réis, coupon e assentamento respectivamente, as de 5 p. c. a 91 1/2 500 réis, as de 4 1/2 p. c. a 90 1/2 000 réis e as de 4 p. c. a 78 1/2 000 réis. Mantem-se a 80 1/2 000 réis as obrigações Loanda-Ambacá. Pequenas transacções foram feitas com obrigações da Companhia das Aguas (assentamento) de 64 1/2 100 a 64 1/2 700 réis.

\*

As acções dos bancos regularam: — Banco de Portugal a 134 1/2 800, Lisboa & Açores a 113 1/2 500, Commercial de Lisboa a 112 1/2 000, Nacional Ultramarino a 69 1/2 500 réis. N'esta quinzena fallou-se na concorrencia 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 pôde envolver-se ou comprometter-se em operações alheias á sua instituição legal.

\*

Não se modifício 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 supor-se continua a causar serias perturbações nos mercados financeiros. Por duas ou tres vezes n'esta quinzena, telegrammas do Rio de Janeiro anunciando 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 *teem que perder* e realmente teem 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 Banco de Portugal.....
» cheque.....	40 5/14	40 1/4	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	704	705	No mercado.....
» cheque.....	709	711	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	288	289	1 1/7
» cheque.....	292	293	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v.....	288 1/2	289 1/2	8 13/16
» cheque.....	292 1/2	293 1/2	Premio libra.....
Madrid cheque.....	980	985	1 1/4 400

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30
Lisboa: Inscrições 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	36,29	36,30	36,30	36,30	-
Obrig. 4% 1888.....	-	-	16.900	16.900	-	16.850	-	16.950	16.950	-	-	-	16.900
» 4% 1890 assent....	44.300	44.300	-	-	-	44.200	-	-	44.200	44.300	-	44.300	-
» 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	44.200	44.300	-	44.300	-
» 4% 1890 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent....	-	50.500	50.500	-	-	50.200	50.000	-	-	-	-	50.500	-
» 4 1/2% coup. int....	51.000	51.000	50.900	-	-	50.700	50.700	-	50.700	-	-	50.700	-
» 4 1/2% 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	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	77.300	-	-	-	-	-	77.000	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.600	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	-	-	94.200	-	-	-	94.500	-	94.500	-
» 5%.....	-	91.500	-	-	91.500	-	-	-	-	-	91.300	91.400	91.400
» Comp. Real 3%....	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% 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	-	-
» 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% portuguez....	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	-
Amsterdam: Atravez Africa....	69	69	68,75	68,75	68,75	68,75	68	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	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1896	1895	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	de 9 a 15 Setemb.	693	79.033.000	Réis 114.044	690	72.889.376	Réis 103.636	2.206.140.000	Réis 1.121.411.770	Réis 84.728.230	-	-	-
Antiga rede enova não garantida.	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.	9 a 15 Se'emb.	380	10.479.000	27.576	380	9.997.624	26.309	256.855.000	251.474.230	4.380.770	-	-	-
Sul e Sueste...	13 a 19 Agosto	475	18.598.900	39.155	475	17.929.140	37.745	447.087.105	418.333.985	28.753.120	-	-	-
Minho e Douro.	20 a 26 Julho	353	16.992.700	35.774	353	16.908.420	35.596	482.445.930	450.945.085	31.500.845	-	-	-
Beira Alta....	1 a 7 Agosto	353	24.689.650	69.942	353	22.116.692	62.653	531.604.029	478.910.395	52.693.634	-	-	-
Nacional (Mirandella e Vizeu)....	12 a 18 Agosto	105	1.653.290	15.745	105	1.698.995	16.180	39.994.500	38.639.072	1.352.428	-	-	-
Guimarães....	2 a 8 Setemb.	34	1.892.770	55.669	34	1.702.394	50.070	51.337.906	48.133.574	3.204.332	-	-	-
Norte de Hespanha....	9 a 15 Setemb.	3656 Ps.	1.866.855 Ps.	510	3656 Ps.	1.827.451 Ps.	499 Ps.	60.670.395 Ps.	55.626.667 Ps.	5.043.728 Ps.	-	-	-
Madrid — Zara-goa-Alicante....	10 a 16 Setemb.	2927	1.140.500	389	2927	1.031.684	352	39.253.492	34.992.965	4.260.527	-	-	-
Andaluzes ....	27 a 2 Setemb.	1067	400.252	375	1067	354.652	324	10.470.530	10.132.357	338.493	-	-	-
Zafra a Huelva.	3 a 9 Setemb.	180	42.673	237	180	31.516	175	1.339.006	1.651.674	-	312.668	-	-
	10 a 16 Setemb.	" "	44.907	249	"	39.815	221	1.378.822	1.696.582	-	317.760	-	-
	17 a 23 Setemb.	" "	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 relatorio das caixas de soccorros e de reformas e pensões, relativo ao exercicio de 1895.

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

Estas verbas foram:

	1894	1895
Receita.....	35:114 $\frac{1}{2}$ 790	36:451 $\frac{1}{2}$ 261
Despesa.....	17:914 $\frac{1}{2}$ 532	20:314 $\frac{1}{2}$ 722
Saldo.....	<u>17:200<math>\frac{1}{2}</math>258</u>	<u>16:136<math>\frac{1}{2}</math>539</u>

por cento..... 49 44

A receita foi constituída pelas seguintes verbas:

Bilhetes de gare.....	14:751 $\frac{1}{2}$ 150
Bilhetes d'assignatura .....	1:562 $\frac{1}{2}$ 125
Multas .....	1:903 $\frac{1}{2}$ 910
Balanças automaticas .....	49 $\frac{1}{2}$ 046
Empresa d'annuncios .....	236 $\frac{1}{2}$ 410
Vendas d'agua, etc .....	375 $\frac{1}{2}$ 600
Juros d'empréstimos .....	1:180 $\frac{1}{2}$ 030
Donativos .....	84 $\frac{1}{2}$ 000
Armazens de viveres .....	14:454 $\frac{1}{2}$ 281
Diversos .....	1:854 $\frac{1}{2}$ 709
Somma, réis.....	36:451 $\frac{1}{2}$ 261

As despesas foram:

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

Não nos diz o relatorio 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 empréstimos de dinheiro concedidos ao pessoal elevaram-se á somma de 28:452 $\frac{1}{2}$ 700 réis.

A importancia das vendas nos armazens de viveres foi de 135:069 $\frac{1}{2}$ 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 aprovados 5 alumnos.

Finalmente, o saldo a favor que passou á caixa de reformas e pensões foi de 13:926 $\frac{1}{2}$ 982 réis.

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

*Receita:*

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

*Despesa:*

Pensões.....	20:489 $\frac{1}{2}$ 638
Reembolsos de joias .....	170 $\frac{1}{2}$ 700
Reembolsos de quotas .....	1:300 $\frac{1}{2}$ 255
Somma, réis.....	21:960 $\frac{1}{2}$ 593

O excedente foi, pois, 17:479 $\frac{1}{2}$ 679, em constante diminuição desde 1892 em que se elevou a 25:487 $\frac{1}{2}$ 818 réis.

Deve notar-se que não se inclue 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 $\frac{1}{2}$ 530 réis.

A conta de balanço eleva-se a um activo de réis 774:784 $\frac{1}{2}$ 367, sendo 223:703 $\frac{1}{2}$ 413 réis em titulos, réis 284:125 $\frac{1}{2}$ 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 $\frac{1}{2}$ 460, o maximo de 600 $\frac{1}{2}$ 000 réis e a média de réis 155 $\frac{1}{2}$ 370.

O minimo de pensão legada foi de 7 $\frac{1}{2}$ 200 réis, o maximo de 300 $\frac{1}{2}$ 000 réis e a média 64 $\frac{1}{2}$ 660 réis.

A conclusão que se tira d'este relatorio 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, melhoramento que tão necessário se tornava e que o commerçio 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, comunicando que tinham sido attendidas as suas reclamações relativamente á deficiencia das installações d'a 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 commerçio 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 difícil.

Em todo o caso pôde afirmar-se que esta ultima ficará concluída 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 comprido.

**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 Cespedes, 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 introducção 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 capitais necessarios a uma instalação completa.

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

Foi na província 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 pôde senão garantir o bom resultado do emprehendimento.»

Esta linguagem parece afirmar 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 diferença 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 diferença entre o custo, nos balancos 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 aumentado no inventario do material circulante o valor de uma nova caldeira para machines ou seja 3:447\$269, e por isso, em 31 de dezembro ultimo, o material circulante efectivo, 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 construções e trabalhos complementares**

A despesa efectuada no exercício de 1895 com as novas construções 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 eléctrica em Lisboa Rocio ...	384\$805
Ampliação da estação de Campolide	2:065\$182
Montagem dos apparelhos Saxby...	1:782\$362
Pago à 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. <sup>o</sup> 41 (Abrigo em Queluz).....	5\$291
Modificação da linha do caes na estação de Queluz.....	142\$015
Construção d'abrigos nos apeadeiros .....	153\$800
	3:185\$996

*Linha de Cintura:*

Devolução de decimos da tarifa n. <sup>o</sup> 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:*

Ramal de Cascaes:	
Reconstrução 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
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 distrito 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 provisório 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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 (desperdicios 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 10 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 commissão 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 Apolonia), 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 commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de tenazes para sellar wagons e para verificar bilhetes e numeradores mechanicos.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, 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 commissão 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 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, 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 Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.<sup>o</sup> 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 pública 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 retiral-as, 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 Flan-dres, pesando 55 kilos, consignatario Neves.

N.º 87.074, de Coimbra a Caria, 5 casclos vasios, 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 commissão 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 (edificio 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 commissão 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 (edificio 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

*Excellentas aguas mineraes para rheumatismo, doenças de pelle, estomago, garganta, etc.*

Foi completamente reformado e comprehende 64 banheiras de 1.ª a 5.ª classe, duas salas para duches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização, e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.

É sem duvida o melhor do reino, mais barato, e gratis para os medicos.

Para esclarecimentos, em Lisboa, rua do Alecrim 125. medico, pharmacia e barbeiro.



### Grande Hotel Club

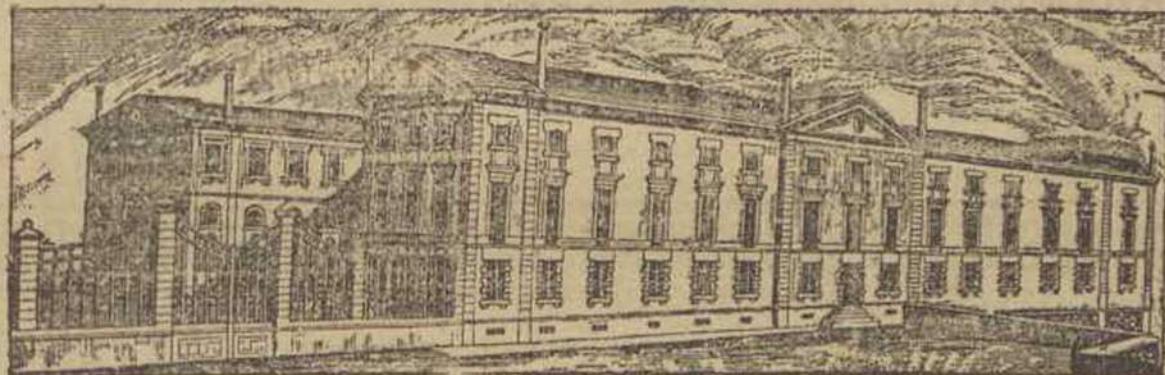
Magnificas accommodações desde 1.º 200 réis, comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

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. Correspondência 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 Espanha 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 portuguesas e com as hespanholas pelas fronteiras de Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca 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 baço, inflamações de quaisquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhæas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo Filhos, Rocio; José Fele-ciano 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.<sup>a</sup>

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antwerpia.**—A. Manceau.

**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gouelle et Mitjaville.—Agents de alfandegas e de transportes internacionaes — 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.<sup>o</sup>  
**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. Real.  
**Porto.**—Grijó & C. — 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 Príncipe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

**LISBOA Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>o</sup> ordre—Propri. Victor Sasseti

**LISBOA Hotel Durand**—Rua das Flôres, 71 — 1.<sup>o</sup> 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<sup>a</sup>. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

**LISBOA Francfort Hotel**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 413.

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

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

**CASCAES Hotel Bragance**—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>o</sup> 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 Lisboense**—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 inexcedivel.—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 accomodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e earreira, para as estações de Cellia 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 (Fronte à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhós.

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

**PORTO Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem — Propri. Adriano & François.

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$300 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—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**—Propri. 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.—Excellente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Propri. etero 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 Ciatres Martin, rua de Turin.

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

**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours National, principal avenida. Casa de 1.<sup>o</sup> 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, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>o</sup> ordre.

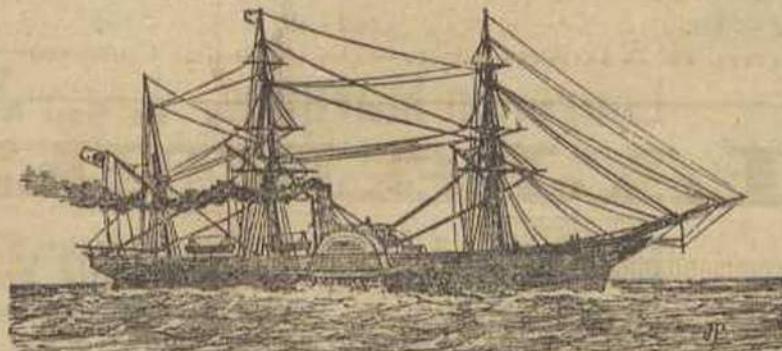
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.<sup>o</sup> ordre.

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

# Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos Ayres**

O paquete **NILE**, sahirá a 5 de outubro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

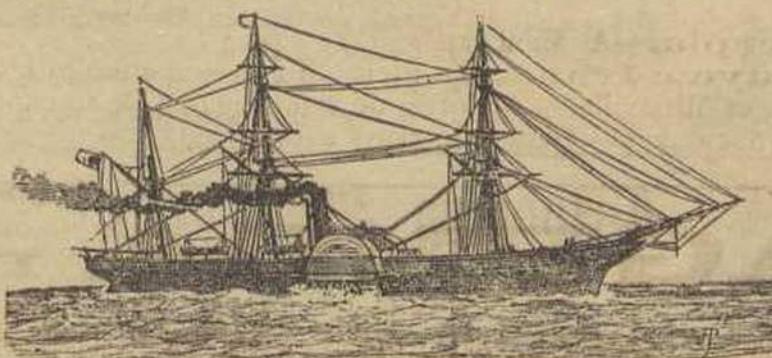
Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

## AGENTES

Em Lisboa:—**JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>**—R. dos Capelistas, 31, I.<sup>o</sup>

No Porto:—**W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>**—Rua dos Ingleses, 23, I.<sup>o</sup>

# BERNHARD LEUSCHNER AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magníficos e luxuosos paquetes, illuminados a luz eletrica, offerecem todas as commodidades possíveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem à vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande aceitação que estes luxuosos paquetes tem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceptam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möewe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alves Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de outubro de 1896

## 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. | 9-50 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. | 12-12 t.  
11-15 t. | 12-0 t. | 7-0 t. | 7-12 t.

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

Lisb. C.S.-V. Aic. V. Aic.-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.

Colmb. Figueira Figueira-Colmb.  
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. | 5-28 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.-Cintr. Cintra-Lisboa R.  
7-30 m. | 8-34 m. | 5-15 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 sábados 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-Aic. 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 sábados — —

12-0 m. | 12-44 m. — —

Domingos e dias santificados

C. Sodré-Casc. Casc.-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. | 13-35 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.

9-30 t. | 10-48 t. | 10-30 t. | 10-48 t.

10-30 t. | 11-35 t. | 12-0 n. | 12-55 n.

Só aos sábados — —

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. | 8-18 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. Óñoro 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>as</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. | 4-10 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. — —

## 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.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio e Santos, vapor allemão, **Santos**. Sahirá a 14 de outubro.

Agente, Ernesto George,

R. da Prata, 8.



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances, **Saint-Pierre**.

Sahirá a 4 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vapor frances, **Chili**. Sahirá de 8 a 10 de outubro.

— Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**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., **Cordillère**. Sahirá a 8 de outubro. — Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



**Glasgow** e Liverpool, vap. hesp. **J. Cunningham**. Sahirá a 8 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Anvers, vap. franc., **Saint-André**. Sahirá a 2 de outubro.

Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,

R. dos Fanqueiros, 10.



**Huelva**, Cadiz e Malaga, vap. franc., **Franco**. Sahirá a 6 de outubro.

Agente, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>,

R. dos Fanqueiros, 10.



**La Pallice** e Liverpool, vap. inglez, **Potosi**. Sahirá a 2 de outubro.

Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>,

C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez, **Lisbon**. Sahirá a 3 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>,

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez, **Minho**. Sahirá a 10 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez, **Oporto**. Sahirá a 17 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor hespanhol, **Rioja**. Sahirá a 8 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** e Anvers, vap. hespanh., **Herrera**. Sahirá a 17 de outubro.

Mascarenhas & C.<sup>a</sup>

T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thome, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes e P. Alexandre, v. p., **Ambaca**. Sahirá a 6 outubro.

Empresa Nacional de Navegação. R. Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vap. portug., **Dona Maria**. Sahirá a 13 de outubro.

Agente, João P. A. Ferreira,

R. Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vapor frances, **Colonia**. Sahirá a 3 de outubro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Bahia, Rio e Santos, vapor frances, **Campana**. Sahirá a 19 de outubro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio, Santos, Montevideo, Buenos Ayres, vapor franc., **Cordouan**. Sahirá de 6 a 7 de outubro.

— Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**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 Pacífico, vapor inglez, **Oropesa**. Sahirá a 14 de outubro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor franc., **Corrientes**. Sahirá a 14 de outubro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor franc., **Parahyba**. Sahirá a 25 de outubro.

Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (S. da Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flôres e Corvo, vapor portuguez, **Açor**. Sahirá a 5 de outubro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo, Buenos Ayres, vap. ingl., **Nile**. Sahirá a 5 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances, **Saint-Mathieu**. Sahirá a 6 de outubro.

Agente, 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 estatisticos do trafego dos caminhos de ferro portuguezes de interesse geral, em leito proprio,  
no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1895

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

Anos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Merceadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
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\$412
1880.....	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-5-	863:590\$553
1881.....	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-5-	878:367\$394
1882.....	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-5-	941:426\$117
1883.....	506	96:343	264:551	678:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-5-	938:820\$717
1884.....	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-5-	930:830\$554
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\$448
1887.....	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094
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\$205
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\$588
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\$271
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\$442
1892.....	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	531:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$671
1893.....	506	114:552	274:481	1.095:449	1.484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1.101:638\$412
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\$661
1895.....	506	118:679	293:131	1.250:489	1.662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$550	1.133:259\$190
Sommars .....	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

Obser

Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 quilómetros alem de Elvas, na extensão de 275<sup>1</sup>,6; estando tambem nessa data aberto á circulação, na linha do norte, o troço entre Estarreja e Villa do Entroncamento e Villa Nova de Gaia na linha do norte, na extensão de 225<sup>1</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.<sup>a</sup> secção norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>1</sup>,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo estado tarem, só abriu á circulação em 20 de agosto de 1893.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a estas linhas de norte e leste, na proporção

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

## DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totais	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
122:043:5340	919:567:5610	1.861:553:5610	19:619:5145	1.881:172:5755	569:604:5339	1.291:949:5271	2:568:5488	1:132:5414	0.31
140:718:5922	875:735:5353	1.866:926:5953	27:391:5855	1.894:318:5808	598:497:5872	1.268:429:5081	2:506:5777	1:182:5802	0.32
170:117:5376	958:856:5762	1.958:433:5565	16:159:5390	1.974:592:5955	597:507:5568	1.360:925:5997	2:689:5578	1:180:5845	0.31
172:617:5658	1.026:236:5283	2.062:444:5494	8:872:5089	2.071:316:5583	633:612:5590	1.428:831:5904	2:823:5776	1:252:5199	0.31
164:198:5895	1.048:552:5125	2.091:118:5969	97:590:5186	2.188:709:5155	663:234:5105	1.427:884:5864	2:821:5907	1:310:5739	0.32
172:379:5361	1.062:639:5786	2.176:445:5258	34:642:5007	2.211:087:5265	760:933:5465	1.415:511:5793	2:797:5454	1:503:5821	0.35
170:860:5349	1.070:175:5975	2.179:857:5041	23:888:5967	2.203:746:5008	710:816:5212	1.469:040:5829	2:909:5243	1:404:5775	0.33
176:015:5066	1.106:094:5712	2.212:940:5632	18:936:5493	2.231:877:5125	687:526:5100	1.525:414:5532	3:014:5653	1:358:5747	0.31
160:235:5160	1.112:501:5603	2.174:223:5240	48:458:5542	2.222:681:5782	663:140:5821	1.511:082:5419	2:986:5329	1:310:5555	0.31
198:717:5584	1.167:469:5972	2.423:473:5054	59:218:5213	2.482:691:5267	720:377:5231	1.703:095:5823	3:365:5802	1:423:5670	0.30
212:576:5921	1.163:274:5659	2.442:205:5674	55:485:5793	2.497:691:5467	735:594:5429	1.706:611:5245	3:372:5749	1:453:5744	0.30
219:250:5526	1.214:349:5955	2.557:414:5438	38:994:5715	2.596:409:5153	730:990:5533	1.826:423:5905	3:609:5533	1:444:5646	0.28
213:462:5370	1.309:472:5857	2.698:304:5075	61:798:5734	2.760:102:5809	899:108:5733	1.799:195:5342	3:555:5722	1:776:5895	0.33
219:349:5857	1.320:948:5822	2.698:738:5255	7:165:5807	2.705:904:5062	944:003:5055	1.754:735:5200	3:467:5856	1:865:5616	0.35
219:616:5090	1.034:307:5461	2.455:649:5994	35:208:5426	2.490:858:5420	935:135:5089	1.500:514:5905	2:965:5444	1:887:5619	0.39
191:710:5733	1.104:104:5215	2.406:898:5822	9:953:5751	2.416:852:5573	851:432:5005	1.555:466:5817	3:074:5045	1:682:5672	0.35
199:597:5642	1.157:385:5139	2.458:571:5193	20:856:5681	2.479:427:5874	829:012:5591	1.629:558:5602	3:220:5471	1:638:5365	0.34
199:379:5243	1.139:910:5617	2.431:704:5421	13:794:5471	2.445:498:5892	869:018:5224	1.562:691:5197	3:088:5323	1:717:5417	0.36
201:281:5784	1.193:447:5697	2.527:991:5621	15:114:5011	2.543:105:5632	864:232:5521	1.663:759:5100	3:288:5061	1:707:5969	0.34
3.524:131:5877	20.984:981:5603	43.684:895:5309	613:149:5276	44.298:044:5585	14.283:772:5483	29.401:122:5826	3:059:5111	1:486:5190	0.33

Medias

## vações

linhas, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta à 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 à 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>1</sup>,632, ficando as linhas de leste e de norte em exploração por troços, o último dos quais, entre Sant'Anna e S. Lourenço, foi autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta à exploração por troços, o último dos quais, entre Sant'Anna e S.

O seu rendimento do tráfego anual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHOS DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros (a)
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	
1877.....	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220 \$116	-5-	146:172 \$047
1878.....	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375 \$652	-3-	148:200 \$515
1879.....	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223 \$996	-5-	136:081 \$531
1880.....	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215 \$959	-5-	131:389 \$652
1881.....	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949 \$731	-5-	137:247 \$046
1882.....	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159 \$744	-5-	148:663 \$529
1883.....	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191 \$317	-5-	149:834 \$751
1884.....	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893 \$866	-5-	149:019 \$215
1885.....	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155 \$324	-5-	163:317 \$117
1886.....	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206 \$205	3:250 \$940	163:534 \$419
1887.....	335	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383 \$185	3:237 \$830	161:102 \$855
1888.....	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816 \$668	3:329 \$3690	169:921 \$662
1889.....	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720 \$547	3:841 \$010	227:376 \$389
1890.....	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714 \$224	5:996 \$140	255:650 \$440
1891.....	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496 \$859	12:666 \$220	265:596 \$440
1892.....	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372 \$402	12:373 \$950	255:073 \$010
1893.....	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153 \$816	12:935 \$690	259:781 \$001
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 \$017
	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

Obs

Estas linhas abriram á exploração por troços, sendo os primeiros na linha do sul, entre o Barreiro (antiga estação) e Vendas Novas e de abriram os troços de Vendas Novas a Casa Branca e de Casa Branca a Evora, no ramal de Extremoz, em cerca de 60 kilometros. Em 15 de fevereiro de 1873 abriram respectivamente os troços de Evora a Valle do Pereiro, de Valle do Pereiro a Venda do Duque e de Venda do Duque a Extremoz, na extensão de 199<sup>1</sup>,99, o ramal de Setubal na extensão de 12<sup>1</sup>,81, o ramal de Extremoz na extensão de 78<sup>1</sup>,18, e na linha de sueste de Beja a Quintos a Serpa, na extensão de 9<sup>1</sup>,73, e em 14 de fevereiro de 1887 o de Serpa a Pias, em 13<sup>1</sup>,04. Em 3 de junho de 1888 abriu-se na linha do sul reiro da antiga para a nova estação distante d'aquella 0<sup>1</sup>,6. A extensão total efectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 479<sup>1</sup>,42.

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

(a) N'estas verbas estão incluidas as respeitantes

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 aumentada 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

Grande velocidade (a)	Pequena velocidade (a)	Totaes do trafego (a)	Fóra do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilo- metrico líquido (trafego)	Despesa de ex- ploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tra- fego
29:878:5241	232:052:5131	408:102:5419	2:659:5660	410:762:5079	195:910:5373	212:192:5046	680:5103	627:5918	0.48
26:875:5762	214:477:5769	389:554:5348	1:118:5355	390:672:5703	212:667:5525	176:886:5823	554:5504	666:5669	0.54
25:063:5049	227:427:5938	388:572:5304	1:682:5580	390:254:5884	237:465:5863	151:106:5441	469:5274	737:5471	0.61
21:903:5403	322:579:5887	475:872:5949	2:469:5992	478:342:5941	227:016:5504	248:856:5445	772:5846	795:5020	0.48
20:701:5563	285:527:5480	443:476:5089	2:018:5660	445:494:5749	265:680:5003	177:796:5086	552:5161	825:5093	0.60
24:692:5545	275:939:5728	449:295:5796	1:790:5365	451:086:5161	264:241:5542	185:054:5254	574:5702	820:5625	0.59
27:307:5071	265:217:5791	442:359:5613	1:812:5295	444:171:5908	245:888:5022	196:521:5591	610:5315	763:5472	0.55
28:740:5729	267:362:5942	445:122:5879	1:275:5070	446:397:5949	255:450:5671	189:672:5208	589:5044	793:5325	0.57
31:979:5633	294:150:5781	489:447:5586	1:616:5740	491:064:5826	292:269:5577	197:178:5009	612:5354	907:5669	0.60
36:423:5349	286:824:5481	486:782:5250	3:425:5155	490:207:5405	249:701:5905	237:080:5345	736:5274	775:5471	0.51
35:518:5560	310:199:5135	506:820:5550	3:834:5290	510:654:5840	271:343:5125	235:477:5425	702:5917	809:5979	0.53
39:876:5390	310:172:5125	519:973:5177	1:206:5880	521:180:5057	313:372:5588	206:600:5589	590:5287	895:5350	0.60
52:343:5845	348:438:5783	628:159:5008	1:357:5115	629:516:5123	316:535:5757	311:623:5251	745:5510	757:5262	0.50
62:736:5854	327:600:5655	645:987:5956	1:001:5380	646:989:5336	427:637:5325	218:350:5631	459:5685	900:5289	0.66
75:444:5813	349:979:5475	691:020:5691	1:270:5680	692:291:5371	421:549:5739	269:470:5952	567:5307	887:5473	0.61
67:320:5018	368:963:5162	691:356:5258	1:992:5400	693:348:5658	439:909:5653	251:446:5605	529:5361	926:5126	0.64
68:028:5756	357:508:5709	685:318:5874	16:080:5165	701:399:5039	387:628:5419	297:690:5455	626:5716	816:5060	0.56
65:458:5163	383:437:5982	698:396:5146	19:707:5270	718:103:5416	394:634:5069	303:762:5077	639:5499	830:5808	0.56
64:358:5846	376:132:5555	694:445:5413	23:064:5285	717:509:5698	389:519:5485	304:925:5928	641:5949	820:5041	0.55
804:651:5590	5.803:993:5509	10.180:064:5306	89:383:5337	10.269:447:5643	5.808:372:5145	4.371:692:5161	610:5571	811:5225	0.57

Medias

## vacções

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 na linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 64 kilometros. Em 2 de novembro de 1869 abriu o Barreiro de 1864 abriu na linha do sul, entre Casa Branca e Beja, a extensão approximada de 47 kilometros. Em 5 de setembro de 1871, 10 de março e 22 de dezembro de 1872, entre Beja e Casevel, na linha do sul, na extensão approximada de 52 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 estava, portanto, em exploração, na linha do sul, do Barreiro a Casevel, a extensão de cerca de 52 kilometros. Em 19<sup>30</sup>, perfazendo o total de 310<sup>28</sup> em exploração. Em 14 de abril de 1878 foi aberto à exploração na linha do sueste o troço de Quintos a Quintos, decompondo-se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias		
		Approxima- das Kilometros	Exactas Kilometros	De aplicação Kilometros
Transporte .....	-	-	353,17	354
<b>Ramal de Extremoz</b>				
De Casa Branca a Evora.....	14- 9. <sup>o</sup> -1863	26		
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		
<b>De Casa Branca a Extremoz</b>	-	-	78,18	79
<b>Linha do sueste</b>				
De Beja a Quintos.....	2-11. <sup>o</sup> -1869	19,30		
De Quintos a Serpa.....	14- 4. <sup>o</sup> -1878	9,73		
De Serpa a Pias.....	14- 2. <sup>o</sup> -1887	13,04		
<b>De Beja a Pias .....</b>	-	-	42,07	42
<b>Total .....</b>	-	-	473,42	475

via fluvial, constantes do seguinte mappa:

Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
24:520:5980			
22:357:5540	1:651:5885	3:169:5730	29:342:5595
22:556:5270	2:088:6617	4:007:5755	29:403:5912
22:480:5640	3:151:5180	6:046:5600	32:762:5119
21:640:5780	3:302:5915	6:337:5815	32:121:5370
22:381:5880	3:210:5381	6:160:5259	31:011:5420
22:083:5710	3:650:5341	7:090:5375	37:122:5596
22:306:5630	3:892:5410	8:067:5681	38:045:5801
22:256:5080	4:024:5370	8:407:5983	38:738:5083
22:902:5550	4:279:5950	8:390:5432	41:926:5462
22:715:6010	4:826:5760	8:577:5155	43:396:5465
20:240:5380	4:900:5825	9:334:5655	41:950:5460
20:330:5140	5:562:5560	9:841:5330	41:650:5290
20:489:5060	6:265:5943	11:297:5605	47:893:5688
24:461:5730	5:960:5781	12:175:5195	50:624:5967
24:291:5810	6:645:5735	12:532:5635	53:643:5100
23:502:5650	6:562:5952	12:404:5170	53:906:5932
23:071:5590	6:386:5383	12:680:5975	53:358:5648
24:647:5720	7:405:5675	13:424:5375	55:901:5638
	89:780:5228	172:708:5436	805:136:5384

produto de sucata vendida.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHO DE FERRO

Anos	Número medio de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sôlio	
1877.....	63	23:930	66:875	230:316	321:121	2:366	30:113	7:649 \$630	-5-	129:372 \$247
1878.....	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045 \$425	-5-	173:514 \$175
1879.....	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656 \$959	-5-	187:445 \$461
1880.....	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685 \$944	-5-	203:292 \$717
1881.....	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764 \$119	-5-	198:018 \$128
1882.....	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749 \$245	-5-	213:756 \$139
1883.....	145	33:743	76:389	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104 \$417	-5-	215:564 \$144
1884.....	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158 \$987	-5-	221:441 \$239
1885.....	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886 \$435	-5-	198:685 \$40
1886.....	145	39:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048 \$573	2:969 \$420	214:998 \$81
1887.....	145	41:476	88:817	365:472	495:765	5:417	89:086	17:325 \$884	2:933 \$590	226:997 \$73
1888.....	146	42:030	93:373	395:594	530:997	4:864	97:675	18:155 \$450	2:840 \$400	240:713 \$23
1889.....	149	45:207	95:857	404:407	545:471	4:317	96:190	20:843 \$694	3:309 \$460	253:003 \$23
1890.....	149	48:357	99:099	406:931	554:387	5:069	100:824	18:639 \$183	4:456 \$600	247:710 \$23
1891.....	149	44:669	94:273	385:646	524:588	5:416	106:200	18:119 \$710	9:900 \$560	240:320 \$73
1892.....	149	40:159	87:222	381:787	509:168	5:651	119:602	17:798 \$926	10:417 \$136	227:508 \$88
1893.....	149	43:010	93:793	397:933	534:736	5:205	122:545	18:873 \$833	9:567 \$870	241:867 \$808
1894.....	149	44:096	93:827	396:273	534:196	6:321	120:353	19:083 \$838	8:643 \$340	239:951 \$708
1895.....	149	46:390	96:135	406:624	549:149	6:093	125:524	19:613 \$540	9:212 \$440	246:075 \$970
Somma...	2:657	733:229	1.648:663	6.788:844	9.170:736	88:127	1.559:627	304:208 \$792	64:250 \$816	4.120:239 \$808

Obser

Esta linha foi aberta á exploração por troços, sendo o primeiro entre Porto (estação de Campanhã) e Braga em 21 de maio de 1877, a extensão aproximada de mais de 8 quilometros, ficando em exploração em janeiro d'esse anno a extensão entre Porto e S. Bento, e o ramal de 4 quilometros. Em 24 de fevereiro e 1 de julho de 1878 abriram á exploração os troços entre Barcellos e Darque e Darque e Caminha, na extensão á exploração os troços entre Caminha e S. Pedro da Torre, entre esta estação e Segadães, e entre esta localidade e Valença, e entre esta vembro de 1888 abriu á exploração o ramal de Campanhã á nova alfandega do Porto, na extensão de cerca de 4 quilometros. A extensão offe de 150<sup>1</sup>.

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

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de 1895

## RO DO MINHO

Rendimentos (liquidos de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
11:474\$167	26:465\$056	167:311\$470	(a) -5-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	1:416\$326	1:289\$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\$581	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\$5790	0,54
33:220\$942	105:251\$356	366:170\$303	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	1:330\$504	1:194\$5806	0,47
33:638\$236	109:852\$410	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$3914	175:723\$613	208:480\$936	1:427\$952	1:203\$3586	0,46
31:423\$030	115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:883\$380	207:402\$149	1:391\$961	1:294\$5184	0,48
34:956\$754	125:983\$355	408:651\$066	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$3860	204:933\$206	1:375\$391	1:367\$3234	0,50
35:302\$758	122:987\$673	398:611\$160	3:742\$3620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	1:355\$266	1:319\$5976	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\$3207	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\$3995	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\$5502	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\$4445	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

## vacões

extensão approximada de 54 kilometros. Em 1 de janeiro de 1877 abriu á exploração o troço entre Nine e S. Bento, alem da actual estação, na 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 estação e a fronteira de Hespanha (meio da ponte internacional sobre o rio Minho), na extensão approximada de 26 kilometros. Em 8 de novembro entre a estação da noya 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.

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª 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	-5-	76:482 \$361
1878.....	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882 \$204	-5-	77:431 \$952
1879.....	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015 \$059	-5-	129:077 \$671
1880.....	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487 \$980	-5-	167:476 \$053
1881.....	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385 \$717	-5-	171:514 \$658
1882.....	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763 \$118	-5-	175:298 \$918
1883.....	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204 \$608	-5-	179:610 \$982
1884.....	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291 \$384	-5-	175:455 \$115
1885.....	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378 \$408	-5-	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 \$582
1887.....	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360 \$783	3:492 \$340	178:704 \$560
1888.....	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067 \$394	3:387 \$580	197:978 \$315
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
Sommass...	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 \$663

(a) Nos annos de 1877, 1878 e 1879 os rendimentos fóra do trafego, por insignificantes, estão incluidos 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 porém, em exploração 46 kilometros, porque para o trafego é contado o troço entre Porto (Campanhã) e Ermezinde como commun ás linhas de 15 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 abriu o troço entre Pinhão e Tua (margem direita) em cerca de 12 kilometros. Em 10 de janeiro, 5 de maio e 9 de dezembro de 1887 abriram (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 commun 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totas do tráfego	Fóra do tráfego	Totas	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
6:549:338	22:600:223	105:631:922	(a) -3-	105:631:922	56:830:3285	48:801:6367	1:060:8905	1:235:8441	0,54
4:902:204	23:613:8925	105:948:8081	(a) -3-	105:948:8081	68:070:8090	37:877:8991	728:8423	1:309:8040	0,64
12:228:390	55:438:8790	196:744:8851	(a) -3-	196:744:8851	115:274:8205	81:470:8646	969:8889	1:372:8312	0,58
23:461:8462	105:781:8261	296:718:8776	1:493:8580	298:212:8356	151:047:8692	145:671:8084	1:213:8926	1:258:8730	0,51
25:448:8008	125:711:8791	322:674:8457	1:018:8610	323:693:8067	151:233:8340	171:441:8117	1:349:8930	1:190:8814	0,47
23:630:8351	143:758:8554	342:687:8823	982:8962	343:670:8785	156:691:8169	185:996:8654	1:464:8541	1:233:8788	0,46
22:503:8707	143:869:8599	345:984:8288	1:971:8253	347:955:8541	156:853:8954	189:130:8334	1:443:8743	1:197:8358	0,45
25:514:8234	148:548:8582	349:517:8931	1:166:8510	350:684:8441	167:538:8615	181:979:8316	1:309:8204	1:205:8314	0,48
22:793:8728	145:367:8512	333:465:8354	1:201:8303	334:666:8657	177:990:8369	155:474:8985	1:118:8525	1:280:8506	0,53
24:057:8705	159:323:8998	353:104:8285	2:076:8630	355:180:8865	179:880:8215	173:224:8020	1:246:8216	1:294:8102	0,51
30:967:8972	174:184:8469	383:856:8496	2:063:8120	385:919:8616	207:711:8698	176:144:8798	1:018:8178	1:200:8645	0,54
32:371:8313	189:889:8645	420:239:8271	2:057:8560	422:296:8831	245:129:8756	175:109:8515	871:8192	1:219:8551	0,58
33:880:8357	255:408:8511	504:854:8971	4:594:8052	509:449:8023	264:013:8488	240:841:8483	1:180:8596	1:294:8184	0,52
36:128:8559	265:941:8925	521:342:8727	3:101:8520	524:444:8247	278:915:8728	242:426:8999	1:188:8367	1:367:8234	0,53
33:931:8339	229:010:8075	473:644:8385	2:225:8470	475:869:8855	269:275:8712	204:368:8673	1:001:807	1:319:8979	0,57
33:219:8253	247:289:8417	479:879:8486	2:519:8750	482:399:8236	279:398:8201	200:481:8285	982:8751	1:369:8599	0,58
32:770:8011	256:506:8912	491:859:8581	1:959:8245	493:818:8826	280:702:8986	211:156:8595	1:035:8081	1:375:8995	0,58
35:994:8829	251:607:8130	495:419:8033	23:431:8085	518:850:8118	282:438:8479	212:980:8554	1:044:8022	1:384:8502	0,57
38:851:8853	279:580:8649	541:224:8478	9:558:8008	550:782:8486	288:138:8845	253:085:8633	1:240:8616	1:412:8445	0,53
499:204:8613	3.223:432:8968	7.064:798:8146	61:420:8658	7.126:218:8804	3.777:134:8827	3.287:663:8319	1:131:8336	1:299:8771	0,53

Médias

## rações

ezembro do mesmo anno entre Penafiel e Cahide, na extensão total approximada de 38 kilómetros. Em 1 de janeiro de 1877 consideram-se linho e Douro. Em 15 de setembro de 1878 abriu á exploração o troço entre Cahide e Juncal na extensão approximada de 19 kilómetros. Em troços entre Regua e Ferrão e entre esta estação e a do Pinhão na extensão total approximada de 23 kilómetros. Em 1 de setembro de 1883 troços 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 troços entre Campanhã á Nova Alfandega do Porto na extensão approximada de 4 kilómetros, e como este ramal é tambem considerado extensão effectiva da linha do Douro entre Ermezinde e a fronteira é de 191<sup>1</sup>.6.

chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHOS DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via 1º)

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		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	-	-	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\$805
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\$559
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\$5936	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 Povoa do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1875; 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 incluido o imposto de transito e adicionaes, só d'aquelle data começo a respeitar

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

N.

RAMAL DE

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadoria		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1880.....	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	-	2:817\$648
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\$396
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	50:103	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\$139
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, no

(a) Estas verbas são as que da yerba geral «receita fóra do tráfego», 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	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	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\$046	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	129\$225	984\$486	0,88
1:271\$3620	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	65:488\$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\$3040	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\$304	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 quilometros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Famalicão Hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 quilometros.

cobrança.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

6

## CACERES

Rendimentos (líquidos de Impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes					
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\$383	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	1:582\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	120\$617	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\$490	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\$586	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\$392	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>,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHO DE FERRO

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêlo	
1882.....	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	-5-	55:918\$896
1883.....	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:083	9:585\$468	-5-	97:894\$171
1884.....	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$5963	-5-	98:356\$645
1885.....	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-5-	98:534\$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	98:138	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	1:485\$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\$5396	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
Sommass...	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 extensão de 23.000\$000 réis por kilometro, na importaneia total de 4.650:764\$220 réis, na extensão de Foi subsidiada pelo estado com a quantia de 23.000\$000 réis por kilometro, na importaneia 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 D0

(Via re)

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito (a)	De sêlo	
1884.....	31	21:753	95:691	-	117:444	791	9:120	-5-	-5-	29:925\$585
1885.....	34	30:290	95:560	-	125:850	964	14:256	-5-	-5-	29:805\$085
1886.....	34	31:335	106:908	-	138:243	1:191	16:096	-5-	405\$320	32:810\$730
1887.....	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-5-	414\$340	35:400\$495
1888.....	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-5-	426\$610	37:866\$530
1889.....	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-5-	474\$140	38:036\$120
1890.....	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-5-	773\$870	39:062\$435
1891.....	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-5-	1:252\$770	38:866\$155
1892.....	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-5-	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
Sommass...	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 25,299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guima

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

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

## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Total do trafego	Fóra do trafego	Total					
7:961:063	38:740:560	102:620:560	1:946:5905	104:567:5465	99:452:5363	3:168:5197	24:5946	783:5089	0,97
15:525:5248	102:472:5501	215:891:5920	5:523:5073	221:414:5993	173:886:5498	42:005:5422	166:5029	687:5298	0,80
15:593:5507	122:257:5907	240:208:5059	5:933:5738	246:141:5797	147:122:5442	93:085:5617	367:5927	581:5511	0,61
19:090:5610	155:899:5493	268:524:5912	5:568:5603	274:093:5515	165:205:545	103:319:5367	408:577	652:5986	0,61
21:577:5377	174:122:5574	308:075:5574	8:752:5469	316:828:5043	167:180:5129	140:895:5445	556:5898	660:5791	0,54
25:280:5969	164:191:5533	207:808:5726	7:560:5056	315:368:5782	165:348:5840	142:459:5886	563:5082	653:5553	0,54
26:348:5143	170:445:5524	318:279:5796	11:832:5246	330:112:5042	159:075:5342	159:204:5454	629:5267	628:5756	0,50
24:454:5293	226:641:5985	373:492:5296	14:261:5105	387:753:5401	172:725:5784	200:766:5512	793:5543	682:5710	0,46
28:492:5331	199:512:5101	353:524:5134	10:634:5650	364:158:5784	172:708:5694	180:815:5440	714:5646	682:5643	0,49
28:522:5230	154:152:5684	293:112:5510	9:853:5504	302:966:5014	164:620:5057	128:492:5453	507:5875	650:5672	0,56
23:143:5517	162:302:5930	281:169:5666	10:136:5174	291:305:5840	160:814:5741	120:354:5925	475:5711	635:5631	0,57
20:192:5689	169:952:5209	287:365:5040	12:331:5213	299:696:5253	157:770:5878	129:594:5162	512:5229	623:5600	0,54
20:028:5608	160:775:5001	275:589:5166	11:321:5176	286:910:5342	155:811:5402	119:777:5764	473:5429	615:5855	0,56
24:956:5241	159:308:5941	291:026:5931	11:588:5753	302:615:5684	161:426:5224	129:600:5707	512:5256	638:5048	0,55
305:166:5826	2.160:775:5984	3.916:689:5290	127:243:5665	4.043:932:5955	2.223:148:5939	1.693:540:5351	495:5767	650:5804	0,57

Médias

## vações

tensão de 252:2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.  
202:20714 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	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Total do trafego	Fóra do trafego	Total					
3:159:515	5:269:5405	38:354:5145	40:5960	38:395:5105	23:845:5196	14:508:5949	468:5030	769:5200	0,62
3:978:5338	8:383:5155	42:166:5578	454:5020	42:620:5598	28:510:5662	13:655:5916	401:5644	838:5549	0,68
3:456:5980	9:539:5020	45:806:5730	510:5490	46:317:5220	30:974:5690	14:832:5040	436:5236	911:5020	0,68
4:227:5540	11:928:5950	51:556:5985	509:5395	52:066:5380	29:426:5923	22:130:5062	650:5884	865:5497	0,57
4:070:5125	14:327:5350	56:264:5005	682:5545	56:946:5550	29:551:5333	26:712:5672	785:5667	869:5157	0,52
4:447:5069	14:140:5000	56:623:5189	982:5275	57:605:5464	28:221:5925	28:401:5264	835:5331	830:5056	0,50
4:909:5910	14:540:5980	58:513:5325	760:5075	59:273:5400	27:788:5478	30:724:5847	903:5672	817:5308	0,47
4:862:5653	17:197:5587	60:926:5395	484:5075	61:410:5470	28:893:5573	32:032:5822	942:5141	849:5811	0,47
4:612:5460	20:351:5336	63:565:5276	444:5415	64:009:5691	27:546:5159	36:019:5117	1:059:5386	810:5181	0,43
3:960:5095	21:903:5743	63:135:5915	719:5372	63:855:5287	25:920:5547	37:215:5368	1:094:5569	762:5369	0,41
4:400:5983	21:088:5209	62:824:5984	669:5985	63:494:5969	25:591:5106	37:233:5878	1:095:5114	752:5679	0,41
5:579:5637	22:590:5074	66:919:5474	700:5741	67:620:5215	24:879:5115	42:040:5359	1:236:5481	731:5738	0,37
51:664:5945	181:259:5809	666:657:5001	6:958:5348	673:615:5349	331:149:5707	335:507:5294	828:5413	817:5653	0,49

Médias

## vações

rões, na extensão total de 33:421, em 14 de abril de 1884.

leativa cobrança.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## RAMAL DE

Annos	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1885.....	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48:5541	-5-	597:5476
1886.....	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220:5694	447:5190	2:404:5870
1887.....	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238:5602	707:5630	3:712:5915
1888.....	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215:5498	628:5540	3:339:5997
1889.....	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270:5092	803:5400	3:697:5932
1890.....	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292:5264	1:154:5810	4:127:5672
1891.....	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317:5081	2:147:5710	3:792:5511
1892.....	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274:5991	2:117:5020	3:668:5849
1893.....	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251:5479	2:264:5860	3:613:5060
1894.....	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219:5539	2:381:5620	3:528:5518
1895.....	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237:5985	2:453:5220	3:645:5002
Sommas...	21	162:356	367:339	896:184	1.425:879	27:609	239:375	2.586:766	15:106:5000	36:128:5802

## Obser

Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1885, na extensão approximada de 1<sup>4</sup>,7.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego», 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	Número medio de kilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1887.....	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446:5641	491:5560	124:664:5251
1888.....	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121:5332	736:5650	157:036:5630
1889.....	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450:5080	886:5090	177:592:5057
1890.....	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043:5933	1:105:5640	175:216:5739
1891.....	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125:5042	1:647:5850	156:203:5406
1892.....	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627:5578	1:392:5160	138:736:5517
1893.....	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301:5524	1:636:5200	140:031:5763
1894.....	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136:5947	1:697:5560	137:864:5353
1895.....	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072:5859	1:879:5520	141:430:5496
Sommas...	658	737:246	1.631:976	2.761:608	5.130:830	26:171	1.916:600	100:325:5936	11:473:5230	1.348:776:5152

## 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 tráfego», 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
186.5393	1.277.5394	2.061.5263	45.5919	2.107.5182	1.167.5883	893.5380	893.5380	1.167.5883	0,57
819.5837	4.278.5578	7.503.5285	193.5886	7.697.5171	5.818.5422	1.684.5863	842.5431	2.909.5211	0,71
966.5794	3.574.5327	8.254.5036	202.5930	8.456.5966	6.413.5205	1.840.5831	920.5415	3.206.5602	0,78
1.044.5755	3.178.5675	7.563.5427	124.5450	7.687.5877	6.020.5928	1.542.5499	771.5249	3.010.5464	0,80
1.476.5410	6.278.5424	11.452.5766	278.5744	11.731.5510	7.902.5551	3.550.5215	1.775.5107	3.951.5275	0,69
1.281.5313	7.224.5335	12.633.5320	36.5234	12.669.5554	9.034.5035	3.599.5285	1.799.5642	4.517.5017	0,71
1.615.5524	7.869.5838	13.277.5873	213.5000	13.490.5873	9.067.5308	4.210.5565	2.105.5282	4.533.5654	0,68
1.702.5226	6.729.5882	12.100.5957	58.5000	12.158.5957	8.758.5110	3.342.5847	1.671.5423	4.379.5055	0,72
1.651.5092	6.981.5323	12.195.5475	103.5457	12.298.5932	8.234.5231	3.961.5244	1.980.5622	4.117.5115	0,68
1.559.5765	6.673.5642	11.761.5925	66.5723	11.828.5648	8.368.5387	3.393.5538	1.696.5769	4.184.5193	0,71
1.639.5412	6.310.5759	11.595.5173	69.5324	11.664.5497	8.105.5276	3.489.5897	1.744.5948	4.052.5638	0,70
13.943.5521	60.327.5177	110.399.5500	1.392.5667	111.792.5167	78.890.5336	31.509.5164	1.500.5436	3.756.5683	0,71

Medias

## vacões

do tráfego anual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
4.339.5457	53.832.5259	182.835.5967	4.229.5959	187.065.5926	70.173.5317	112.662.5650	1.707.5010	1.063.5232	0,38
9.146.5439	124.013.5058	290.196.5127	4.500.5717	294.696.5844	114.244.5624	175.951.5503	2.377.5723	1.543.5846	0,39
9.660.5892	112.139.5297	299.392.5246	6.981.5344	306.373.5590	154.220.5217	145.172.5029	1.961.5784	2.084.5057	0,51
16.661.5323	88.524.5371	280.202.5433	754.5910	280.957.5343	160.054.5577	120.147.5856	1.623.5620	2.162.5900	0,57
14.482.5938	109.915.5611	280.601.5955	4.085.5000	284.686.5955	172.519.5921	108.082.5034	1.460.5568	2.331.5350	0,61
11.052.5486	84.695.5673	234.484.5676	981.5000	235.465.5676	139.670.5409	94.814.5267	1.281.5274	1.877.5438	0,59
11.411.5514	76.484.5900	227.958.5177	1.933.5827	229.892.5004	136.852.5734	91.105.5443	1.231.5155	1.849.5361	0,60
14.835.5503	71.220.5049	223.919.5905	1.270.5243	225.190.5148	131.086.5213	92.833.5692	1.254.5509	1.771.5435	0,59
13.689.5106	101.120.5249	256.239.5791	1.531.5972	257.771.5763	143.752.5915	112.486.5876	1.520.5093	1.942.5607	0,56
105.309.5658	821.745.5467	2.275.831.5277	26.268.5972	2.302.100.5249	1.222.574.5927	1.053.256.5350	1.600.5693	1.858.5017	0,54

Medias

## vacões

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

do tráfego anual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Número medio de kilogrammas ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	
1887.....	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614:5929	88:880	25:492:695
1888.....	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635:5870	427:5660	86:869:5900
1889.....	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363:5775	996:5900	109:233:5468
1890.....	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294:5364	1:552:5330	115:528:5626
1891.....	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038:5631	2:737:5710	113:168:5720
1892.....	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808:5862	2:600:5770	105:269:5391
1893.....	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788:5519	2:862:5040	105:535:5404
1894.....	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681:5812	2:944:5360	101:072:5711
1895.....	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365:5001	3:396:5060	102:974:5842
Sommam		1:337	173:133	397:606	1.592:910	2.163:649	35:209	713:084	71:591:5763	17:606:5710
										865:145:5757

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96<sup>1</sup>,55885, em 1 de agosto junho de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo a extensão total approximada da linha de 167<sup>1</sup>,60848.

(a) N'estas verbas são incluidas as que da verba geral «receita fóra do trafego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha na proporção de 100<sup>1</sup>/<sub>100</sub> 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 100:000:5000 réis que a companhia real tinha de entregar ao estado pela linha ameaçada

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

#### **À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFAREIROS**

### vacões

<sup>de</sup> 1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151<sup>1</sup>.63194, em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de

rendimento do trâfego 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 importâncias das garantias

... de 8. Martinho do Porto à Marinha Grande, nos termos do artigo 29.<sup>º</sup> do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

<sup>10</sup> chefe da repartição. Francisco Perfeito de Magalhães.

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via 1<sup>a</sup>

Anos	Número medio de kilometros explo- rados	Número 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.....	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\$398
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	146:890	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 não incluidas as importâncias das garantias de juro

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.—

N.

## RAMAL DE SANTA A

(Dupla

Anos	Número medio de kilometros explo- rados	Número 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	
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 Benfica, em 20 de maio de 1888, na extensão de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0<sup>1</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 e a estação de Benfica, approximadamente de 7<sup>1</sup>,3.

N'esta linha não se cobra imposto de sello, sendo lançado o respeitante ás mercadorias ou bagagens, que por ella passam, á cargo das respectivas empresas.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fóra do tráfego», de todas as linhas exploradas pela companhia real, competem a esta linha, na proporção do seu respectivo tempo de exploração.

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

**FOZ-TUA A MIRANDELLA**

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)		Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilome-trico líquido (trafego)	Despesa de explo-ração por kilome-tro	Relação entre a des-peza e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade								
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\$593	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\$5926	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
58:909\$544
57:501\$148
59:222\$135
57:631\$603
57:221\$275
59:929\$188
58:940\$211
<hr/>
489:785\$277

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

**POLONIA A BEMFICA**

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)		Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilome-trico líquido (trafego)	Despesa de explo-ração por kilome-tro	Relação entre a des-peza e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade								
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\$571	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 unhas expedidoras ou destinatarias da companhia real.

mento do trafego annual.

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## RAMAL DE

(Dupla via entre Be

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		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 1<sup>9</sup>, simples provisoria, na extensão total approximada de 23<sup>1</sup>.5. 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 kilómetros.

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 tráfego» de todas as linhas exploradas.

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

## LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias		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 vis

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

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

## CASCAES

lem e Cascaes)

Rendimentos (liquidos de impostos)									
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
167:5864	-5-	16:295:5826	380:5945	16:676:5771	15:035:5718	1:260:5108	252:5021	3:007:5143	0,92
1:049:5303	4:5590	59:019:5093	159:5598	59:178:5691	62:301:5678	3:282:5585	172:5767	3:279:5035	1,05
3:037:5574	114:5169	79:738:5489	1:166:5000	80:904:5489	77:346:5090	2:392:5399	99:683	3:222:5753	0,97
2:038:5454	1:943:5402	61:419:5107	257:5000	61:676:5107	62:583:5853	1:164:5746	48:531	2:607:5660	1,02
2:066:5565	3:599:5502	60:768:5666	515:5516	61:284:5182	51:785:5129	8:983:5537	374:5314	2:157:5714	0,85
2:873:5411	4:637:5486	65:087:5990	369:5228	65:457:5218	51:295:5145	13:792:5845	574:5702	2:137:5298	0,79
2:761:5569	5:624:5977	86:842:5284	519:5202	87:361:5486	81:017:5157	5:825:5127	233:5005	3:240:5686	0,93
13:994:5740	15:924:5126	429:171:5455	3:367:5489	432:538:5944	401:364:5770	27:806:5685	191:5770	2:768:5032	0,93
Medias									

## vações

kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias) e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços, em 6 de dezembro de 1890, em via na extensão approximada de 0<sup>1</sup>,6, teve logar 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 trafego annual.

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

## DE LISBOA

via)

Rendimentos (liquidos de impostos)									
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
531:5623	-5-	24:299:5175	65:5876	24:365:5051	14:935:5560	9:363:5615	4:681:5807	7:467:5780	0,61
2:905:5322	-5-	42:514:5615	624:5000	43:138:5615	29:734:5201	12:780:5414	3:195:5103	7:433:5550	0,70
5:958:5002	-5-	51:637:5612	227:5000	51:864:5612	44:328:5255	7:309:5357	1:827:5339	11:082:5064	0,86
7:459:5550	-5-	58:919:5052	499:5825	59:418:5877	43:005:5835	15:913:5217	3:978:5304	10:751:5459	0,73
8:393:5100	-5-	64:502:5091	365:5905	64:867:5996	46:643:5336	17:858:5755	4:464:5689	11:660:5834	0,72
8:804:5032	-5-	70:720:5568	422:5815	71:143:5383	48:997:5830	21:722:5738	5:430:5684	12:249:5457	0,69
34:046:5629	-5-	312:593:5113	2:205:5421	314:798:5534	227:645:5017	84:948:5096	3:861:5277	10:347:5500	0,73
Medias									

## vações

em 11 de junho de 1890, na extensão de 3<sup>1</sup>,342.

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

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

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número 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	1:345:3040	448:5510	19:128:753
1892.....	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285:145	456:5780	16:431:762
1893.....	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262:3494	479:5820	15:713:888
1894.....	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167:3762	460:3980	14:155:724
1895.....	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292:3909	550:3180	15:289:164
Somm... .	255	24:461	47:644	172:325	244:430	1:832	48:747	6:471:5142	2:450:3490	82:323:3406

## Obser

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

(a) N'estas verbas são incluidas as importâncias 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	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias Número 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	313:5320	19:808:3032
1892.....	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309:5132	1:232:5070	40:962:3713
1893.....	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877:5905	1:746:5320	52:876:5171
1894.....	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092:3388	2:035:5440	57:137:5199
1895.....	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790:3923	2:391:5160	59:649:5678
Somm... .	836	34:159	86:763	301:395	422:317	5:829	168:680	24:978:5029	7:718:5310	230:433:3793

## Obser

Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165<sup>1</sup>,086, em 6 de setembro de 1891; e até á

(a) N'estas verbas são incluidas:

1.º—As que da verba geral «receita fóra do tráfego» de todas as linhas exploradas pela companhia real competem a esta linha na proporção do seu rendimento de

2.º—As importâncias de garantia de juro liquidadas pelo estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes à Covilhã, fixando a por

a extensão total provisória da linha para este efeito em 203<sup>1</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 401:111:5861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976:5973 réis importâncias de multas

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

## SANTA COMBA DÃO A VIZEU

duzida)

Rendimentos (líquido de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafeço	Fóra do trafeço (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafeço)	Rendimento kilométrico líquido (trafeço)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre despesa e a receita do trafeço
1925744	9955959	27925818	63155789	91085607	55745227	—27815409	—556282	11145845	1,99
25515468	86285799	303095020	623695176	926785196	301305934	1785086	35562	6025619	0,99
23335115	98145525	285795402	624535776	910335178	280315879	5475523	105950	5605637	0,98
22025692	115065648	294235228	625165716	919395944	267595629	26635599	535272	5355193	0,91
25795678	93265104	260615501	626335066	886945567	286285299	25665798	515335	5725566	1,10
27405845	106795498	287095507	625515546	912615053	282285741	4805766	95615	5645574	0,98
126005537	509515533	1458755476	3188405069	4647155545	1473535709	—14785233	—55797	5775858	1,01
Medias									

## vações

Dão e Vizeu, em 25 de novembro de 1890, na extensão approximada de 495,51086.

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

63155789  
623695176  
623695176  
623695176  
623695176  
623695176  
  
3178385119

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquido de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafeço	Fóra do trafeço (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (trafeço)	Rendimento kilométrico líquido (trafeço)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre despesa e a receita do trafeço
38595725	188295321	424975078	999715135	1424685213	617515178	—192545100	—3705271	11875523	1,45
78785869	454905391	943315973	3103395570	4046715543	1570905267	—627585294	—3805535	9525062	1,66
89465901	668775161	1287005233	3101865532	4388865765	1620935696	—333935463	—1715248	8315250	1,26
93165178	691955730	1356495107	3107115074	4463605181	1650155398	—293665291	—138520	7785374	1,21
110635845	795815491	1502955014	3960345352	5463295366	1663925196	—160975182	—755930	7845869	1,10
41065518	2799745094	5514735405	14272425663	19787165068	7123425735	—1608695330	—1925427	8525084	1,29
Medias									

## vações

Guarda, na extensão approximada de 2115,590, em 11 de maio de 1893.

trafeço annual.  
aria de 26 de março de 1892, para este efeito e extensão das duas secções em 1575,41005, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o acordo de 11 de abril de 1896

993515135  
3099415570  
3090945735  
3099415570  
(b) 3951355786  
  
14274645798

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

O chefe da repartição, Francisco Perfeito de Magalhães.

Mappa resumo estatistico do trafego de todos os caminhos de ferro por  
desde 1 de janeiro de 1877

Annos	Número medio de kilometros ex- plorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819:5009	-5-	1.214:912:5015
1878.....	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950:5271	-5-	1.289:246:5083
1879.....	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958:5442	-5-	1.319:351:5446
1880.....	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194:5077	-5-	1.403:166:5097
1881.....	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727:5276	-5-	1.436:294:5157
1882.....	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345:5439	-5-	1.597:533:5514
1883.....	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813:5182	-5-	1.648:596:5997
1884.....	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:243	122:169:5813	-5-	1.672:036:5478
1885.....	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442:5337	-5-	1.615:802:5629
1886.....	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920:5166	23:290:5890	1.822:787:5987
1887.....	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857:5743	24:497:5200	2.016:000:5768
1888.....	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399:5687	25:437:5250	2.233:251:5806
1889.....	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001:5993	28:004:5320	2.445:611:5592
1890.....	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790:5697	42:884:5280	2.525:501:5558
1891.....	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:594	1.893:585	187:194:5799	81:686:5570	2.589:430:5184
1892.....	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949:5702	80:976:5406	2.434:092:5022
1893.....	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261:5703	83:219:5010	2.470:382:5384
1894.....	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059:5497	82:231:5800	2.460:639:5924
1895.....	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709:5916	89:855:5680	2.585:091:5588
Somm... .	32:080	6.894:103	21.178:393	44.965:235	73.037:731	951:519	21.075:468	2.697:565:5749	562:083:5406	36.779:729:5229

Obser

Pelas disposições do artigo 214.<sup>o</sup> 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 não incluidas n'estas verbas as importâncias das garantias de juro pagas pelo estado.

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

N.<sup>o</sup>

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes,  
explorados por companhias, desde 1 de

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias (número de toneladas)		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Totaes	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	
1877.....	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099:5800	-5-	819:942:5660
1878.....	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646:5990	-5-	850:472:5678
1879.....	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062:5428	-5-	829:459:5427
1880.....	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804:5194	-5-	866:408:5201
1881.....	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	53:627:5709	-5-	885:221:5535
1882.....	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673:5332	-5-	1.013:702:5622
1883.....	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312:5840	-5-	1.055:729:5884
1884.....	831	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825:5576	-5-	1.045:944:5220
1885.....	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022:5170	-5-	1.009:820:5013
1886.....	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777:5107	12:673:5100	1.190:843:5518
1887.....	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451:5308	13:542:5020	1.356:183:689
1888.....	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084:5491	14:299:5700	1.520:071:5085
1889.....	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303:5134	15:441:5640	1.641:317:5035
1890.....	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518:5130	24:698:5580	1.687:902:5862
1891.....	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721:5226	44:190:5350	1.747:783:5575
1892.....	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907:5315	43:174:5770	1.630:934:5682
1893.....	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256:5701	46:167:5090	1.645:070:5343
1894.....	1:323	509:636	1.246:229	3.079:591	4.835:456	54:743	967:994	111:138:5287	46:425:5900	1.641:444:5209
1895.....	1:324	442:617	1.215:089	3.640:660	5.298:366	68:190	1.094:766	118:003:5777	51:555:5000	1.733:286:5400
Somma... .	17:227	4.465:501	10.860:715	29.857:796	45.184:012	610:205	14.430:021	1.572:226:5515	312:168:5150	24.171:538:5638

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

Rendimentos (líquidos de impostos)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
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\$5402	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 sêllo nos caminhos de ferro a contar tão sómente 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)

Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fóra do tráfego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
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\$276	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\$592	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\$550	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	1.770:12\$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\$586	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		

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes,  
explorados pelo estado, desde 1 de janeiro

Annos	Número medio de kilometros explo- rados (a)	Número 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	-	452:604:549
1880.....	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389:883	-	502:158:3426
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	11:202:830	695:945:718
1890.....	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504:891	16:168:140	722:638:647
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	72:437:304	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
Somas...	12:723	1:499:350	3:647:358	14:750:259	19.896:967	269:795	5.885:047	1.084:599:530	223:772:5056	11.033:819:5080

(a) N'estas extensões está incluida em duplicado a distancia kilometrica, ou 8<sup>1</sup>:4 entre Porto (Campanhã) e Ermezindo e desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão

Repartição de caminhos de ferro, em 30 de junho de

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portuguezes  
desde 1 de janeiro de 1887

Annos	Número medio de kilometros explo- rados	Número de passageiros				Mercadorias (Número 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	-	-	44:292:390
1882.....	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-	-	46:112:5060
1883.....	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-	-	47:856:3699
1884.....	88	44:661	340:244	-	384:905	4:823	24:613	-	-	80:176:359
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	346:5583	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	104:563:5843
1889.....	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505:409	1:360:350	108:348:5839
1890.....	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767:676	2:017:560	114:965:5049
1891.....	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:977:687	3:830:210	125:026:5506
1892.....	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:899:617	3:506:340	121:204:5609
1893.....	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519:216	3:486:630	121:080:3936
1894.....	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484:176	3:808:580	121:926:5877
1895.....	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963:656	4:116:740	128:983:5224
Somas....	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 incluidas n'estas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo estado à 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	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego	Totas					
47:901:5746	281:117:5410	681:045:5811	2:659:5660	683:705:5471	330:823:5598	350:222:5213	831:5882	758:5804	0,48
44:180:5350	294:511:5819	737:839:5114	1:118:5355	738:957:5469	420:873:5530	316:965:5584	670:5117	889:5796	0,57
57:156:5155	354:137:5792	863:898:5396	1:682:5580	865:580:5976	553:273:5683	310:624:5713	565:5801	1:007:5784	0,64
79:463:5867	500:508:5083	1.073:130:5376	5:656:5992	1.078:787:5368	550:558:5810	522:571:5566	890:5241	937:5920	0,51
78:364:5431	489:104:5156	1.074:248:5819	4:657:5300	1.078:906:5119	592:468:5566	481:780:5253	811:5078	997:5422	0,55
77:593:5073	503:592:5293	1.118:904:5198	3:756:5370	1.122:660:5568	601:336:5208	517:567:5990	871:5326	1:012:5350	0,54
79:832:5404	495:900:5578	1.120:743:5359	7:324:5580	1.128:067:5939	576:870:5945	543:872:5414	909:5485	964:5667	0,51
88:540:5500	510:900:5053	1.145:356:5112	5:149:5705	1.150:505:5817	597:987:5702	547:368:5410	903:5248	986:5778	0,52
83:308:5879	537:427:5295	1.148:042:5864	5:557:5471	1.153:600:5335	656:175:5776	491:867:5088	811:5662	1:082:5798	0,57
90:385:5129	550:826:5050	1.189:466:5445	9:328:5190	1.198:794:5635	617:471:5687	571:994:5758	943:5886	1:018:5930	0,52
99:707:5474	590:334:5960	1.256:847:5099	9:044:5735	1.265:891:5834	652:301:5746	604:545:5553	925:5797	998:5931	0,52
105:885:5939	609:914:5180	1.324:416:5997	6:141:5805	1.330:558:5802	734:225:5957	590:191:5040	846:5759	1:053:5409	0,55
117:647:5232	719:656:5558	1.533:249:5508	11:515:5539	1.544:765:5047	778:382:5625	759:866:5883	985:5560	1:003:5090	0,50
133:822:5167	719:525:5935	1.575:981:5749	9:245:5570	1.585:227:5319	910:270:5913	665:710:5836	803:5998	1:099:5361	0,58
144:678:5910	701:977:5223	1.563:276:5236	7:238:5770	1.570:515:5006	887:501:5946	675:774:5290	816:5152	1:071:5862	0,57
137:538:5515	749:745:5907	1.569:237:5153	8:339:5470	1.577:576:5623	923:021:5774	646:215:5379	780:5453	1:114:5760	0,59
136:977:5090	756:817:5839	1.598:026:5034	21:769:5275	1.619:795:5809	873:354:5665	724:671:5369	875:5207	1:054:5776	0,55
143:548:5684	776:884:5065	1.617:701:5587	62:860:5296	1.680:561:5883	883:363:5398	734:338:5189	886:5882	1:066:5864	0,55
143:368:5194	806:922:5307	1.673:112:5465	41:861:5734	1.714:974:5199	888:112:682	784:999:5783	948:5067	1:072:5600	0,53
1.880:900:5739	10.949:804:5503	23.864:524:5322	224:908:5397	24.089:432:5719	13.023:376:5211	10.841:148:5111	852:5090	1:023:5609	0,54
Medias									

do ramal de Campanhã à nova alfândega do Porto, ou 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fóra do trafego (a)	Totas					
1:071:5000	6:627:5613	50:641:5313	316:5025	50:957:5338	36:637:5788	14:003:5252	500:5126	1:308:5492	0,72
1:076:5280	10:807:5915	51:510:5655	478:5860	51:989:5515	38:649:5211	12:861:5444	367:5469	1:104:5263	0,75
1:037:5570	10:678:5144	49:003:5284	482:5040	49:485:5324	43:317:5374	5:585:5910	129:5225	984:5486	0,88
1:271:5620	9:113:5050	44:984:5140	446:5970	45:431:5110	41:038:5241	3:945:5899	89:5680	932:5687	0,91
4:850:5265	9:309:5390	58:452:5045	813:5810	59:265:5855	48:252:5699	10:199:5346	199:5987	946:5131	0,82
5:683:5060	10:851:5860	62:646:5980	682:5540	63:329:5520	53:060:5097	9:586:5883	168:5191	930:5879	0,85
5:765:5096	11:862:5000	65:483:5832	677:5560	66:161:5392	53:602:5675	11:881:5157	208:5411	940:5398	0,82
11:050:5405	17:491:5959	108:719:5063	854:5290	109:573:5353	76:990:5413	31:728:5650	360:5553	874:5891	0,71
9:915:5978	22:291:5216	110:883:5120	1:347:5580	112:230:5700	79:055:5936	31:827:5184	349:5749	868:5746	0,71
9:807:5305	23:515:5005	117:911:5513	1:286:5500	118:298:5013	80:916:5183	36:095:5330	396:5652	889:5189	0,69
12:902:5553	29:509:5950	135:424:5917	16:599:5951	152:024:5868	87:700:5899	47:724:5018	454:515	835:5246	0,65
12:836:5616	44:331:5313	161:781:5772	60:710:5657	222:442:5429	118:684:5717	43:047:5055	294:5843	812:5909	0,73
12:043:5774	50:049:5856	170:442:5469	60:271:5654	230:714:5123	117:844:5663	52:597:5806	360:5259	807:5155	0,69
15:152:5891	50:428:5164	180:546:5104	65:520:5667	246:066:5771	113:736:5575	66:809:5529	442:5447	753:5222	0,63
18:422:5905	59:938:5115	203:387:5526	122:996:5836	326:384:5362	134:388:5317	68:999:5209	352:5037	685:5655	0,66
18:761:5656	67:266:5276	207:232:5541	121:461:5602	328:694:5143	128:493:5760	78:738:5781	401:5728	655:5580	0,62
14:821:5213	75:108:5899	211:011:5048	120:981:5618	331:992:5666	127:853:5907	83:157:5141	415:5785	639:5269	0,61
16:320:5291	69:010:5526	207:257:5694	123:713:5599	330:971:5293	131:411:5419	75:846:5275	375:5477	650:5551	0,