

Com este augmento de trafego subiram tambem as receitas geraes e o producto dos impostos, aquellas em 392 contos e estes em 18.

As despesas da exploração, despesa reproductiva porque em grande parte representa honorarios e férias a um exercito de empregados, que é indispensavel a esta industria, cresceram tambem 161 contos e portanto o producto liquido de trafego ficou num augmento de 195 a que ha que juntar 36 contos de augmento nas receitas fóra do trafego.

O coefficiente da exploração foi, em média, de 47 % o que é muito inferior ao que resulta em todos os paizes.

D'este pequeno numero resalta um corolario que não podemos deixar de pôr em evidencia, e é que num paiz onde tão vulgar é empresas industriaes fraquejarem por falta de boa economia na sua direcção, e isso até se deu em epocas passadas, nas proprias empresas ferroviarias, o resultado dos numeros acima prova que todas as direcções actuaes d'esta industria em Portugal são hoje exemplo da mais economica administração.

Analysemos agora, pelos mappas, detalhando os esclarecimentos sobre cada linha ou rede, por separado, onde os incidentes de augmento ou diminuição mais se accentuaram:

Na rede de Leste e Norte só uma pequena e insignificante descida se nota em transportes de grande velocidade. Apenas 4.600 toneladas (arredondamos sempre os numeros) nada significam, tanto mais que o producto ainda foi superior.

E essa differença explica-se porque, como é sabido, a direcção d'essas linhas começou nesse anno a dar maior celeridade aos seus transportes por pequena velocidade, o que, por certo, faz que por este processo passassem a ser transportadas algumas mercadorias, buscando mais economico preço de transporte.

Nos passageiros houve a mais 349.000 e um producto superior de 25 contos. Deve-se ainda notar que o augmento se deu em todas as tres classes, 22.000 na 1.ª, 63.000 na 2.ª e 264.000 na 3.ª.

A pequena velocidade rendeu mais 120 contos e o producto total foi superior em 148 contos.

O coefficiente da exploração resultou a 34 %.

O Sul e Sueste foi igualmente feliz: augmento de 87.000 passageiros repartido pelas tres classes, de 1.800 toneladas de grande velocidade e de 13.700 de mercadorias.

O rendimento total subiu 156 contos, resultando a exploração a 57 %.

Deve-se notar que foi este o maior augmento de receita que aquellas linhas teem tido desde 1877, isto é, ha 28 annos, tendo sido as differenças nos ultimos cinco annos:

| | |
|---------------------|------------|
| De 1898 para 1899 — | 4 contos |
| De 1899 para 1900 + | 48 contos |
| De 1900 para 1901 + | 104 contos |
| De 1901 para 1902 + | 118 contos |
| De 1902 para 1903 + | 156 contos |

Vae pois, a rede, em augmento continuo e sempre crescente, ultrapassando o correspondente ás novas linhas ou ramaes que teem sido abertos, porque orçando o producto total por kilometro em 2 contos de réis, e o augmento de extensão entregue á exploração 10 kilometros em 1900, 3 em 1901, 22 em 1902 e 8 em 1903, aquelle excesso é, como se vê, muito superior.

As linhas do Minho e Douro que são tratadas nos mappas 4 e 5 devemos reuni-las porque constituem uma só rede; como a anterior pertencem ao Estado e nellas igualmente se notam importantes augmentos, de um para outro anno.

O total de passageiros accusa mais uns 49.000, mas é de notar que em ambas as linhas diminuiu o numero dos de 1.ª classe, na do Minho estacionou e na do Douro diminuiu tambem o de 2.ª; o augmento foi pois em 3.ª, do que resultou que o producto não compensou aquellas baixas.

A grande velocidade tambem se manteve sem differença apreciavel, e nas mercadorias houve um leve acrescimo de 4.000 toneladas.

Consequentemente os productos totaes ficaram os mes-

mos, como, pelo desenvolvimento do serviço, a despesa se elevou um pouco, o producto liquido baixou, o que, sendo em escala insignificante, não alterou o coefficiente da exploração, que continuou sendo de 50 %.

Na pequena rede da Beira Alta os resultados são leves oscilações mas que numa linha de 253 kilometros se tornam de relativa importancia.

Passageiros houve 6.000 a mais, especialmente de 3.ª classe; mercadorias, cerca de 13.000 toneladas, o que é um augmento de mais de 10 % sobre o trafego dos annos anteriores.

Producto total mais 18 contos; gastos de exploração só mais 7 contos, e na proporção com as receitas sem alteração, 53 %.

Tambem grupamos as linhas Cintra-Torres com a de Torres-Figueira-Alfarellos, porque embora de concessão differente são consideradas como constituindo uma só rede, a de Oeste.

O augmento em passageiros é de 49.000 e não se diga que, se reunimos as duas linhas este numero deve soffrer a correcção de não contar como dois o passageiro que percorre uma e outra linha. O numero d'estes pouco influe para aquelle total porque, como se sabe, o trafego proprio da linha de Cintra é importantissimo, e o da de Figueira, além de Torres e nas suas relações, por Alfairellos, com a do Norte, tambem é numeroso.

Na grande velocidade deu-se diminuição de pouco valor, certamente pelos mesmos motivos que apresentamos na rede de Leste e Norte; na pequena velocidade houve mais 74.000 toneladas; no producto total mais 39 contos.

Tendo-se conservado quasi as mesmas despesas de exploração, o coefficiente desceu de 62 a 58.

Das linhas de via larga, e abstraindo dos ramaes de Caceres e de Coimbra e da linha urbana que são puros subsidiarios da rede geral permutando o seu trafego com ella, sem vida propria, restam-nos os dois — Cascaes e Cintura — este tambem em grande parte linha de passagem para a rede do Norte e Leste mas, como aquelle affecto a servir as povoações suburbanas já hoje com fóros de cidade, pela ultima e decantada lei da circumscripção fiscal de Lisboa, e como elle soffrendo a concorrência da viação urbana.

Não obstante, esta concorrência não se faz sentir no primeiro d'aquelles ramaes que nos apresenta em 1903, numero de passageiros, em todas as classes, grandemente superior ao de 1902, formando um enorme total de mais 91.600.

No de Cascaes o caso é bem differente: a diminuição accentua-se desde 1901, anno em que principiou o serviço electrico dos tremvias, e continua embora com menos intensidade. D'esse anno para o seguinte baixou o numero em 474.500 passageiros; de 1902 para 1903 diminuiu só 29.700.

Não obstante, prova-se, não tendo havido augmento das tarifas de transporte, que se avolumou o numero de passageiros a maior percurso, porque o producto augmentou.

Tambem augmentou a de mercadorias tanto em grande como em pequena velocidade.

Restam as quatro pequenas linhas de via reduzida de que trataremos por separado porque bem separadas são ellas e bem differentes nas origens e correntes do seu trafego, salvo as duas que servem mais directamente o Porto.

A mais antiga e a mais longa, a da Povia de Varzim não teve differenças apreciaveis, de um para o outro anno. O seu movimento e receitas inscrevem-se quasi com os mesmos numeros.

A de Guimarães, a linha melhor administrada que temos no paiz tambem não teve alteração em passageiros e seu producto; só em mercadorias soffreu quebra de 7.000 toneladas, o que, em todo o caso, quasi nada lhe affectou os productos totaes.

Esta linha, isolada, tendo que manter administração e officinas proprias, está sendo explorada a 32 % caso que é unico nos paizes que conhecemos.

Foz-Tua a Mirandella e Santa Comba a Vizeu, ambas pertencentes á mesma companhia, não registam, no seu movimento e receitas de 1903 differenças, sobre o anno anterior, que mereçam analyse especial; apenas um au-

gmento de 1.200 toneladas na segunda. Os productos conservaram-se semelhantes aos anteriores.

Por fim, é também interessante reunir em nota comparativa o producto annual kilometrico de todas as linhas, como segue:

Via larga:

Companhia Real

| | |
|-----------------------|------------|
| Leste e Norte..... | 7:2345513 |
| Cintra-Torres..... | 5:7193835 |
| Torres-Figueira.. | 2:4123413 |
| Beira Baixa..... | 1:2373361 |
| Ramal de Caceres..... | 7663811 |
| » » Coimbra..... | 8:6033181 |
| Cintura..... | 9:6093219 |
| Cascaes..... | 10:3443297 |
| Urbana..... | 23:4273054 |
| Beira Alta..... | 1:5523583 |
| Sul e Sueste..... | 2:3763753 |
| Minho..... | 3:9513054 |
| Douro..... | 3:3193069 |

Via reduzida:

| | |
|--------------------|-----------|
| Porto á Póvoa..... | 2:6553439 |
| Guimarães..... | 2:6093211 |
| Mirandella..... | 1:0663011 |
| Vizeu..... | 7933319 |

Médias geraes:

| | |
|-------------------------|-----------|
| De via larga..... | 3:7123738 |
| » » reduzida..... | 1:5693250 |
| De todas as linhas..... | 3:5313737 |

A Beira Baixa progrediu passageiros e pequena velocidade: aquelles foram mais 2.000 que deram uma receita de 4 contos; esta teve 6.000 toneladas a mais e 13 contos nos productos.

Os 16 contos a mais nos productos do trafego revertiram em favor do thesouro que os teve a menos a pagar na garantia de juro, encargo que vae diminuindo de anno para anno, estando já reduzido de 53 contos desde 1900.

Exportação nacional

Pela estatística do anno de 1903 ha pouco publicada, vê-se que a cifra das nossas exportações tem tido um incremento anirador, pois attingiu 49.477 contos neste anno, tendo sido superior á de 1902 em 5.669 contos; á de 1901 em 4.098 contos; á de 1900 em 579 contos; á de 1899 em 3.166 contos.

| | |
|---------------------------------|---------------|
| Exportámos para a Inglaterra .. | 11.850 contos |
| » » a Espanha .. | 6.883 » |
| » » o Brazil..... | 5.357 » |
| » » a Allemanha .. | 5.984 » |
| » » as colonias portuguezas | 6.575 » |

A exportação para a Allemanha tem crescido também. O mesmo succede com a exportação para a Austria, Belgica, China, Argentina, Egypto, Congo, Estados Unidos, França, Espanha, Hollanda, Italia. Nos outros, ou declina ou está estacionaria.

A somma da exportação acima indicada decompõe-se nas seguintes parcelas:

| | |
|---|-----------------|
| Exportação nacional e nacionalizada... | 30.603,2 contos |
| Reexportação | 15.162,0 » |
| Baldeação e transito internacional | 2.345,2 » |
| Ouro e prata em barra ou moeda..... | 1.366,9 » |
| | 49.477,3 » |

Predominam na verba de 30.603,2 as substancias alimenticias, classe 4.ª da pauta, que são 16.226,1 contos; seguindo-se 6.195,1 de materias primas, classe 2.ª; e os gados com 4.224 contos. As manufacturas dão apenas 2.013,1 contos.

Continua a reconhecer-se que a nossa principal riqueza é a terra.

A industria produz quasi só para o paiz, embora vá tendo maior incremento como se verá quando nos occuparmos das importações das materias primas que ella utiliza.

Pelo quadro que segue podemos estabelecer o balanço certo das exportações e importações que fazemos para as diversas nações.

| | Exportação | Importação para consumo | deficit |
|----------------------|------------|-------------------------|-----------|
| Allemanha | 2.040,5 | 9.884,6 | 7.843,9 |
| Austria..... | 800,0 | 1.043,1 | 243,1 |
| Belgica..... | 747,3 | 2.206,4 | 1.459,1 |
| China | 4,0 | 299,5 | 295,5 |
| Argentina | 72,6 | 416,1 | 343,5 |
| Dinamarca | 257,9 | 11,3 | — 246,6 |
| Egypto | 16,3 | 35,2 | 38,8 |
| Congo | 1,8 | 0,0 | — 1,8 |
| Estados Unidos | 723,3 | 6.169,5 | 5.446,2 |
| Brazil..... | 5.078,5 | 3.092,4 | — 1.986,1 |
| França..... | 928,4 | 5.606,5 | 4.678,1 |
| Espanha | 5.372,4 | 5.400,6 | 28,2 |
| Hollanda | 475,5 | 734,4 | 258,9 |
| Inglaterra | 8.038,0 | 17.425,5 | 9.387,6 |
| Italia | 378,1 | 1.164,7 | 786,6 |
| Marrocos | 0,4 | 200,2 | 199,8 |
| Noruega | 213,3 | 800,9 | 587,6 |
| Russia | 931,7 | 881,6 | — 50,1 |
| Suecia | 233,2 | 480,2 | 247,0 |
| Suissa | 0,4 | 542,1 | 541,7 |
| Turquia | 5,1 | 10,6 | 5,5 |
| Uruguay | 16,9 | 275,7 | 258,8 |
| Outros paizes | 40,4 | 209,5 | 169,1 |

D'aqui se infere que, quasi sempre, são as nossas exportações inferiores ás importações, pois apenas fazem excepção o Brazil, a Dinamarca, a Russia e o Congo.

A propria exportação para o Brazil tende a enfraquecer, pois foi em 1902 de 5.293,8 contos, em 1900 de 5.537,9 e em 1899 de 5.753,3. Ao mesmo tempo augmenta a importação do Brazil, quasi sempre de materias primas, pois foi de 1.459,4 contos no total em 1899, passando a 2.878,7, a 2.035,9, e a 2.857,1 em 1900, 1901 e 1902.

Isto demonstra quanto importa favorecer as exportações e quanto conviria dotar o paiz com uma carreira de navegação portugueza sem a qual perderemos o nosso principal mercado.

Os tratados de commercio em que tanto se falla e que podiam fomentar as nossas exportações, não se fazem, deixam-se continuar em vigor os que existem e acontece assim que ha paizes para os quaes exportámos pouquissimo e d'onde importámos muito sem que ao menos se pretenda modificar o regimen.

O movimento com os Estados-Unidos salda-se com um prejuizo para Portugal de 5.446 contos e a nossa exportação em vez de crescer desce, pois foi já de 5.753,3 contos e está em 5.078,5. Bem sabemos que os trigos e os algodões influem sensivelmente na importação, mas a troco de beneficios nos petroleos podia talvez conseguir-se alguma vantagem para os nossos productos.

O augmento de exportação é muito menor do que podia e deveria ser. Precisávamos para isso de perder a mania de protecção pautal a tudo, para, a troco de facilidades concedidas a alguns productos estranhos, auxiliar a expansão e collocação dos nossos. Precisávamos também de modificar os habitos e processos do nosso commercio para que, seguindo os exemplos da Allemanha e da Belgica, promovesse d'uma maneira mais efficaç a penetração dos nossos productos alargando os mercados.

A interessante estatística especial da exportação dos vinhos desde 1765 a 1903, que também se encontra no mesmo volume, mostra que vendemos no ultimo anno 10.137 contos, tendo deixado a venda já em 1892 13.432 contos e 16.883 em 1886.

O Brazil consumiu 350.091 hectolitros, a Inglaterra 180.180, as provincias portuguezas da Africa 151.893.

Vae diminuindo o consumo para a Allemanha, que já comprou 57.611 hectolitros e comprou em 1903 sómente 22.605.

Diminuiu analogamente nas outras nações. Só augmenta sensivelmente na Africa portugueza, mercê da attenção que este assumpto mereceu ao ultimo governo regenerador pois vae sendo substituido o consumo de aguardente pelo do vinho portuguez.

A Inglaterra que tanto apreciava os nossos vinhos ge-

nerosos, vae-os dispensando, pois que apenas comprou 164.885 hectolitros cifra que só em 1895 fôra inferior. Ainda assim, é a nação que mais nos compra, pois que só por si tem 164.885 hectolitros em 256.357 que é o total da nossa exportação.

A exportação dos vinhos da Madeira augmentou um pouco. Está em 793 contos e 26.404 hectolitros. Pôde talvez attribuir-se este facto ao resultado da celebre questão de marcas de procedencia intentada nos tribunales estrangeiros por um grupo de exportadores interessados. É um exemplo eloquentê do que pôde a iniciativa particular.

Mas a Inglaterra que nos consumiu um numero avultado de hectolitros de vinho do Porto e quasi tanto como a França em vinhos da Madeira, pôde dizer-se que não nos consome vinhos communs. De facto este paiz só nos levou 10.499 hectolitros d'esta qualidade para 317.943 que comprou o Brazil, havendo ainda a circumstancia de tender para baixar mais esta pequena cifra.

Não é nunca perdido o tempo que se gasta no estudo d'estas estatisticas.

As nações devem fazer por ellas os balanços da sua actividade e da sua riqueza como as casas commerciaes.

A lição que d'ellas deriva pôde ser proveitosa muitas vezes.

E mais o seria se os governos podessem entregar á administração publica as forças e os cuidados que tem de dissipar em vãs e inuteis disputas partidarias a que se convencionou chamar politica.

Teremos de voltar ao assumpto.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e M^{nas}
Repartição de Obras Publicas

Tendo-me sido presente um requerimento, datado de 25 de outubro ultimo, em que a Parceria do Ascensor da Nazareth pede a annullação da concessão, que lhe foi feita por alvará de 14 de janeiro de 1891, de um caminho de ferro de via reduzida com tracção a vapor entre Alcobaca e a Praia da Nazareth, e bem assim a restituição do deposito da quantia de 1:800.000 réis que fez na Caixa Geral de Depósitos: hei por bem determinar, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, que fique sem effeito a referida concessão e que á mencionada parceria seja permittido levantar o citado deposito.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de fevereiro de 1905. — REL. — *Eduardo José Coelho.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

P. n.º 7 da Companhia Real e P. n.º 3 do Minho e Douro. — Vão annexas a este numero estas duas tarifas que são edições da mesma destinadas ao transporte de varias mercadorias entre as estações do Minho e Douro e as de Lisboa-Caes dos Soldados a Povoia, a Bemfica, a Alcantara-Terra e Alcantara-Mar a Pedrouços ou vice-versa.

As mercadorias são as que mais avultam no trafego que se permuta entre as duas rêdes e os preços representam uma grande redução sobre os ordinarios e mesmo sobre os das tarifas ultimas de cada linha.

As condições são das mais liberaes que se adoptam em tarifas de preços reduzidos.

B. S. M. 10 de pequena velocidade, da Beira Alta. — É a reforma da tarifa de madeiras, combinada com as linhas de Salamanca e Medina, que vigorava desde 1896 e aqui dêmos com o nosso numero 214 d'aquelle anno.

Os preços, sendo a parte das linhas espanholas cobrada ao cambio do dia, como passa a sê-lo, ficam um tanto reduzidos sobre os que vigoravam pela tarifa anterior.

As condições são tambem mais beneficas.

Limpesa por aspiração

Como dissémos no ultimo numero fundou-se em Portugal uma sociedade sob o titulo Empresa exploradora das patentes Booth Limited que tem por fim a exploração d'uma patente ingleza (Vacuum Cleaner) que trata da extracção das poeiras pelo vacuo. Este processo consiste na limpeza das poeiras de toda a especie depositadas nas casas de habitação, mobílias, tapetes, alcatifas, carruagens, vagoes, etc.

O processo responde a todas as condições desejadas, com effeito:

1.º—Permitte extrair toda a poeira que se acha em cima de um movel, objecto, tapete, tecido, etc., e ainda toda aquella que penetrou nos estofos, e através d'elles. Extrae todas as poeiras accumuladas entre o estofos e o forro das cortinas, entre os tapetes e o solho, dentro da crina dos moveis, etc.

Toda a poeira que se achar depositada tem fatalmente de ser extraida por este aparelho.

Esta condição nunca tinha sido realizada até hoje.

Com effeito, quando se escova um tecido, pelos processos usuaes, a poeira penetra pela pressão exercida pela escova, cada vez mais no dito tecido, e a que se desprende ou se deposita noutro logar ou vae caindo para o chão.

O uso de bater os tecidos, tem os mesmos inconvenientes, e deteriora-os consideravelmente.

Para prova cabal é sufficiente applicar o novo processo a um movel limpo, pelos processos usuaes, pois sempre se extrae poeira que estava entranhada.

2.º—Este processo permite extrair a poeira de qualquer objecto sem que qualquer parte d'ella se desvie ou caia sobre os objectos visinhos, ou se espalhe na atmosphera.

Por conseguinte este processo permite extrair inteiramente a poeira mesmo num local hermeticamente fechado, sem o menor inconveniente, e sem incommodar as pessoas que se achem dentro d'esse local.

3.º—Este processo extrae a poeira que se deposita nos estofos sem os deteriorar.

Para esse fim o aparelho que está em contacto com o objecto que se pretende limpar tem diferentes fórmulas conforme a natureza do objecto sobre o qual se tem de operar.

Para os tapetes ou estofos fortes applicam-se aspiradores de aluminium que assentam sobre o estofos; quando se trata de objectos delicados o aspirador é guarnecido por uma escova, de diferentes dimensões, molle ou dura, conforme as necessidades.

Esta escova serve apenas de guia ao tubo aspirador que, por esta fórmula, opéra a distancia, absorvendo a poeira depositada sobre os objectos mais delicados.

Consegue-se por esse meio limpar os pannos de Arraz, as colchas, sem levantar o menor fio, facto que tem sido demonstrado, fazendo-se a analyse das poeiras extraidas.

Nenhum processo conhecido até hoje tinha podido realizar este desideratum.

Pôde-se por consequencia limpar os quadros, as pinturas e esculpturas, sem perigo algum.

4.º—Este processo permite executar toda a limpeza sem ter de fazer mudança de mobilia e sem ter de deslocar os objectos fóra do recinto onde se opéra.

Este resultado provém das duas condições acima mencionadas, 1 e 2, pois se pôde extrair a poeira dos tapetes, sem ser necessario levantá-los, a das cortinas, sem as desmanchar, a dos moveis e colchoaria, sem ser necessario removê-los ou descosê-los, podendo essas varias operações ser feitas sem que a poeira venha impregnar a atmosphera.

Além d'estas condições que representam já um beneficio consideravel, torna-se este processo vantajoso pela sua simplicidade e economia.

5.º—O processo é simples e economico; toda a gente conhece por experiencia os inconvenientes das limpe-

sas domesticas taes como são comprehendidas no nosso paiz.

A casa nesses dias está desorganizada; os donos da casa teem forçosamente de se ausentar durante algumas horas e ás vezes durante alguns dias.

Emquanto que em casa se procede á limpeza de parte da mobilia, os tapetes, colchas, cortinados e outros tecidos são tirados dos seus logares, e enviados para fóra, ou sacudidos e batidos nos pateos, jardins, e muitas vezes nas janellas, recebendo os transeuntes o producto d'essas limpezas.

Quem é que não tem evitado nas ruas de Lisboa, passando ao largo, de receber o pó que uma criada sacode á janella?

Por isso como os inconvenientes são grandes, cada vez mais se foge a proceder ás limpezas completas de uma casa, e em geral só annualmente é que se procede a ella.

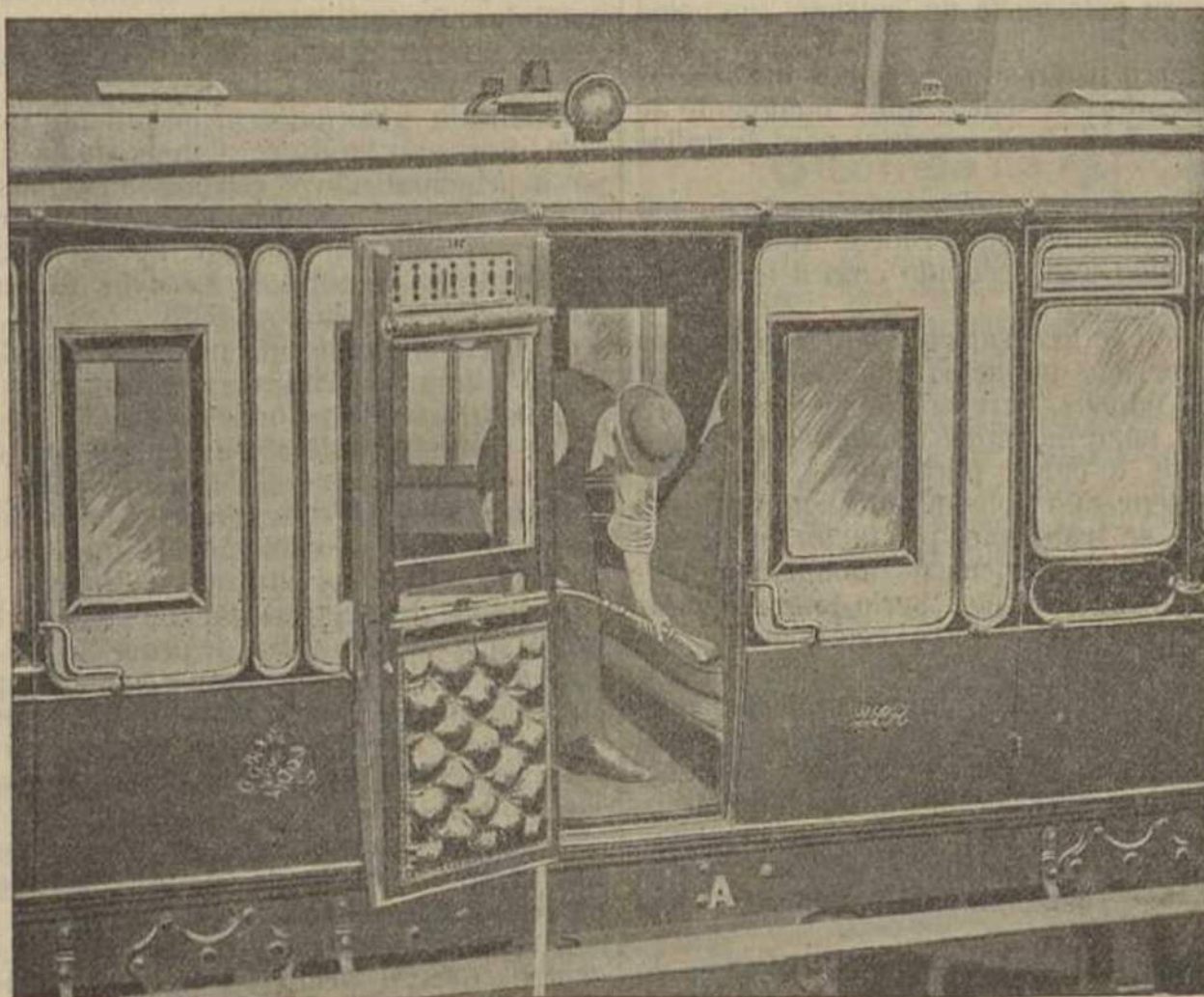
Mas o que é simplesmente difficil para uma casa particular, representa difficuldades importantes nos locais

podridões e outros differentes organismos, alguns de putrefacção tendo semelhanças morphologicas com os da dyphetria.

Uma amostra de poeira extraída d'uma casa particular deu o seguinte resultado na analyse:

Materias organicas 35,30 por cento, putrefacções 5,30 por cento, materias mineraes 59,40 por cento.

E' egualmente interessante conhecer as quantidades de poeiras que teem sido extraídas de alguns estabelecimentos publicos: Por exemplo: os tapetes e cortinas do Real Theatro Camdem de Londres deram 184 kilogrammas de poeira; os do Koensgton Theatre, 172; o Coronet Theatre, 135; o Savoye Theatre, 37,20; o Restaurant do Junior Army & Navy Club, 31; um só tapete do restaurant do Carlton Hotel, 12; uma carruagem do caminho de ferro do Nordeste, 2; o tapete da sala do senado em Paris, 32, as tribunas do senado, 13; os assentos do senado, 12; a biblioteca, 40; café Americano, o tapete, 53; camara municipal de Paris, o tapete, 144; as cortinas, 35; caminho de ferro de cintura, Paris, um compartimento, 4,5; caminho



Limpeza de uma carruag em

publicos, taes como theatros, hoteis, bibliothecas publicas, egrejas, vagon de caminho de ferro, etc., onde a poeira se accumula diariamente, e onde a ventilação frequente e completa é muitas vezes impossivel, e por isso este processo é o unico meio, simples e pratico, para realizar as limpezas economicamente e proveitosamente.

6.º — Toda o gente compreenderá, nestas condições, quanto esta invenção, deverá trazer um auxilio importante para a questão hygienica.

E' muitissimo mais importante do que se pensa geralmente.

As analyses que se fizeram das poeiras extraídas permittiram de o definir:

A poeira, com effeito, é o vehiculo, o mais poderoso, dos microbios, e o seu effeito é o mais prejudicial.

O professor Stanley-Kent do laboratorio experimental bacteriologico da Universidade de Bristol, achou numa amostra de poeira, extraída em 30 de junho de 1902, por este processo, dos tapetes do corredor da camara dos deputados, os dados seguintes:

Um gramma de poeira continha 15 milhões e 200 mil organismos.

Estes organismos eram os seguintes:

Micrococcus tetragenus, staphylococcus pyrogenus aureus, bacillus protens vulgaris, staphylococcus cereus flaons penicillium glaucum, sarima alba, bacillus subtilis,

de ferro de Oeste, França, um compartimento, 3,8; embaixada dos Estados Unidos, um tapete do salão, 15; caminho de ferro do Sul Belgica, cada compartimento, 1,7; compartimentos do serviço internacional, 2,7; caminho de ferro do Norte, Belgica, por compartimento, 2; 12 bilhares, 1,9.

7.º Ventilação — Emfim, outra vantagem hygienica do processo é fazer passar o ar puro através dos estofos, combatendo, por este meio, as fermentações e as putrefacções, tirando as traças e ovos e todos os insectos que costumam atacar os tecidos.

Um apparelho ordinario aspira 1.600 metros cubicos d'ar, e facilmente se concebe a vantagem importante que d'ahi resulta para os vagon de caminho de ferro, salas de spectaculo, egrejas, quartos de doente, onde a ventilação é em geral difficil.

8.º Para a limpeza dos automoveis, onde se juntam quantidades consideraveis de poeira que penetra nos tecidos por forma tal que se torna difficil e morosa a sua extracção, não sendo por este processo.

9.º Para a limpeza do vestuario.

A descripção do processo de limpeza já aqui rapidamente foi feita no numero passado. O apparelho compõe-se d'uma bomba pneumatica posta em movimento por um motor qualquer (electrico ou de gazolina, etc.).

A bomba são adaptados longos tubos de cautchuc.

Na extremidade dos tubos adaptam-se os aspiradores.

| Percurso | Distancias kilometricas | Preços | | | | | |
|----------|-------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---|------------|---------------------|
| | | Recovagens e generos frescos (1) | | | | Recovagens | Generos frescos (1) |
| | | De 0 a 5 kilog. ^a | Mais de 5 até 10 kilog. ^a | Mais de 10 até 20 kilog. ^a | Mais de 20 até 30 kilog. ^a (2) | | |

Por expedições do peso minimo de 50 kilog.^a ou pagando como tal. Por 1000 kilog.^a

De Bordeus (S. Jean) a quaesquer estações da Companhia Real e da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) ou vice-versa

| Percurso Francez | Kilom. ^s | Francos | | | | | | |
|--|---|---------|------|------|------|--------|--------|--------|
| De Bordeus (S. Jean) a Irun ou d'Hendaya a Bordeus (S. Jean) | 236 | 0,40 | 0,75 | 1,50 | 2,25 | 52,50 | 37,00 | |
| Percurso Hespanhol | | Pesetas | | | | | | |
| De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya | 635 | 1,50 | 3,00 | 6,00 | 9,00 | 212,00 | 150,00 | |
| Percurso Portuguez | | Réis | | | | | | |
| De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa | Todas as estações da Beira Alta .. | 202 | 100 | 200 | 400 | 5 0 | 12.800 | 9.050 |
| | Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real | 401 | 200 | 400 | 800 | 1.050 | 25.400 | 18.000 |

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das differenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.
O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

(1) Os preços indicados para os generos frescos são exclusivamente applicaveis aos seguintes:
Animaes vivos em gaiolas ou cestos (Cabritos, Codornizes, Cordeiros, Goelhos, Creação, Leitões de peso não superior a 30 kilos incluída a tara, Bombos), Arenques, Arroz, Bolachia de embarque, Caca morta, Café torrado, Caracoles, Carnes, Cereas, Cerveja, Choucrute, Cidra, Cogumelos (Champignons), Confeitaria, Conservas alimenticias, Creação morta, Farinha, Feculas, Mel, Mostarda preparada, Semola e Tapioca.
Crustaceos, (Camarões, Caranguejos, Lagostas, Lagostins), Fermentos.
Fructas (Azeitonas, Laranjas, Limões, Morangos, Uvas, etc.), Fructas em conserva, Geló, Gorduras (Banha ou Unto, Margarina, Sebo fresco), Legumes, Leite, Leite concentrado, Leite condensado, Louro, Manteiga, Mariscos frescos, Massas alimenticias, Melões, Nata, Ostras, Ovos, Pão, Pão de especie, Pão ralado, Pastellaria, Peixe, Pepinos (Cornichons), Pernas de rans, Plantas comestiveis, Queijos, Salchicharia, Tartarugas vivas, Tomilho, Tripa salgada, Uvas em dornas, Vinagres, Vinhos.
(2) Estes preços não se applicam aos generos frescos por isso que para expedições de mais de 20 kilos pagando como 50 kilos, são mais reduzidos os preços da ultima columna do quadro antecedente.

Condições

1.^a—Nos preços da presente tarifa estão incluídas todas e quaesquer despesas de carga, descarga, evoluções e manobras, de transmissão entre os diversos caminhos a seguir e de trasbordo na fronteira, bem como os gastos de agencia correspondentes a operações ou formalidades aduaneiras na alfandega franceza e o imposto de 5 % para o governo portuguez.

Não estão, porém, incluídos:

A) — Os direitos aduaneiros;

B) — Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem ás taxas correspondentes a cada paiz interessado:

| | | Francos |
|-------------------------------------|--|---------|
| Taxas francezas, por expedição .. . | Imposto do sello. | 0,35 |
| | Direitos de registo á partida das estações francezas | 0,10 |
| | | Réis |
| Taxas portuguezas, por expedição | Imposto do sello: | |
| | Remessas de um só volume até 10 kilos. | 20 |
| | Outras quaesquer remessas. | 60 |
| | Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas. | 20 |

C) — Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanhola e portugueza. As Compnias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em

Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

I--Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transitio:

Fronteira de Irun 2,75 pesetas por expedição

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

| Até 100 kilog. ^s | Alem de | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | 100 até 200 | 200 até 300 | 300 até 400 | 400 até 500 | 500 até 600 | 600 até 700 | 700 até 800 | 800 até 900 | 900 até 1000 | 1000 até 2000 | 2000 até 3000 | 3000 até 4000 | 4000 até 5000 | 5000 até 6000 | 6000 até 7000 | 7000 até 8000 | 8000 até 9000 | 9000 até 10000 |
| | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| 220 | 250 | 280 | 310 | 330 | 360 | 390 | 410 | 440 | 460 | 670 | 880 | 1.090 | 1.300 | 1.510 | 1.720 | 1.930 | 2.040 | 2.350 |

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz:

| | |
|--|---|
| Expedição até 5 kilos. | 100 réis |
| „ de 6 a 10 kilos. | 200 „ |
| „ „ 11 „ 100 „ | 5 „ por kilogramma com o minimo de 200 réis |
| „ „ 101 „ 500 „ | 2 „ „ „ „ „ 500 „ |
| „ „ mais de 500 kilos | 1 real „ „ „ „ „ 1.000 „ |
| „ por wagons completos, mercadorias a granel | 2.000 „ por wagon |
| „ „ „ „ de mercadorias acondicionadas. | 5.000 „ „ „ |

Estas taxas (as da alinea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portugueza inclue, com os direitos, n'um mesmo documento, e que devem ser cobrados dos destinatarios.

II--Expedições de Portugal para França

Passagem em transitio:

Fronteira de Fuentes de Oñoro:

| Até 100 kilog. ⁸ | Alem de | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | 100 até 200 | 200 até 300 | 300 até 400 | 400 até 500 | 500 até 600 | 600 até 700 | 700 até 800 | 800 até 900 | 900 até 1000 | 1000 até 2000 | 2000 até 3000 | 3000 até 4000 | 4000 até 5000 | 5000 até 6000 | 6000 até 7000 | 7000 até 8000 | 8000 até 9000 | 9000 até 10000 |
| | Pesetas | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. | Ptas. |
| 4,05 | 4,20 | 4,30 | 4,55 | 4,65 | 4,80 | 4,95 | 5,15 | 5,20 | 5,30 | 6,50 | 7,65 | 8,80 | 9,95 | 11,15 | 12,30 | 13,50 | 14,65 | 15,80 |

2.^a— Nas procedencias de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remettente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres formas seguintes: — **tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceitação das condições d'esta tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

Nas procedencias de Portugal será esta tarifa applicada **de officio** quando o remettente não pedir por escripto na **nota de expedição**, a applicação d'outra.

As remessas de recovagens ou de generos frescos, expeditas ao abrigo da presente tarifa, serão transportadas tão sómente pelos comboios normalmente affectos a este serviço nos diversos paizes que percorram. Em especial se declara que não serão transportadas no comboio **Sud-Express**.

3.^a— As Companhias não respondem pelas quebras naturaes e avarias em transitio.

4.^a— As expedições a que respeita esta tarifa, e que não attingam o minimo de 200 kilogrammas por metro cubico, não soffrem augmento de taxa.

5.^a— As remessas procedentes de ou destinadas a uma estação não designada do percurso francez indicado na presente tarifa, serão por ella taxadas, pelos preços de Paris ou Bordeus (S. Jean), se o preço assim calculado fôr mais barato que o resultante das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

D'esta vantagem só gosarão as estações comprehendidas no itinerario mais curto.

6.^a— Em Portugal a entrega das remessas, expeditas ao abrigo da presente tarifa, será feita por via de

O aspirador é um simples tubo metálico, d'um metal muito leve, achatado e com orifícios na sua extremidade.

Passando esse orifício sobre os objectos a limpar, o ar e o pó são aspirados no tubo e a poeira deposita-se num filtro especial intercalado deante da bomba.

O aspirador apresenta as formas mais variadas segundo os objectos que se querem limpar.

O motor, a bomba e o filtro estão montados num pequeno vehiculo que se transporta junto do local que tem de ser limpo, podendo ficar nas ruas, nos pateos ou em qualquer sitio onde não cause transtorno.

Os tubos podem ter 200 metros de comprimento, o que é mais que sufficiente para todos os casos.

Nos grandes estabelecimentos que necessitam a instalação d'um appparelho permanente estabelecem-se tubos fixos communicando para os diversos andares, reunidos a um tubo de descarga tal qual se costuma fazer para a distribuição da agua ou do gaz.

Nas casas modernas tem-se feito identicas installações. Quando não as haja, empregam-se os tubos de cautchuc que penetram, ou pela porta de entrada, ou pelas janellas.

Para caminho de ferro usam-se appparelhos installados num vagon de mercadorias, para mais facilmente se moverem quando não haja local especial para installar o appparelho.

Hoje estes appparelhos funcionam regularmente no seu paiz de origem, a Inglaterra, em França, Allemanha e Belgica, etc., e o publico tem recebido com a maior satisfação este melhoramento.

A sua applicação tem-se generalizado não sómente aos estabelecimentos e serviços publicos, palacios, theatros, museos, bibliothecas, bancos, egrejas, hoteis, restaurantes, hospitaes, escolas, cazernas, lojas, caminhos de ferro, tramways, automoveis e casas particulares, mas também o seu emprego tem sido considerado como utilissimo nas fabricas onde se trabalham productos perigosos e nocivos, taes como, nas fabricas de moagem, polvora, dynamite, cimento, tecidos, etc. Seria longo de mais enumerar todas as installações onde este processo de limpeza foi adoptado, porém citaremos algumas como o palacio de Windsor e palacio de Buckingham, pertencente a sua majestade o Rei de Inglaterra, o palacio imperial de Berlim, o palacio de S. A. Real o Principe da Prussia, o palacio do Elyseo, do Presidente da Republica franceza, o palacio Imperial de Vienna, os grandes estabelecimentos de Londres, Paris, Berlim e Vienna, muitos theatros d'estas cidades, sociedades de caminhos de ferro, etc., etc.

No congresso internacional de hygiene de Bruxellas, de 1903, a 5.ª secção (generos de transportes) depois de ter ouvido os relatorios do dr. de Rechter e do dr. Rodard, decidiu sobre «Material de viajantes, etc.» que:

«A limpeza de carruagens de caminho de ferro deve ser cuidadosamente feita por meio de pannos humidos, para as partes que se podem lavar e pelos processos mecanicos, baseados no emprego do vacuo, para os estofos».

No boletim da commissão internacional dos caminhos de ferro, de 1904, preconiza-se o emprego do sistema por aspiração para a limpeza dos vagon de caminho de ferro (o qual garante uma limpeza perfeita e põe o pessoal ao abrigo das contaminações; a poeira que extrai é recolhida num receptaculo appropriado).

Este sistema obteve a medalha d'ouro, na exposição das invenções em Brighton, que foi a maior distincção; na exposição sanitaria uma medalha d'ouro especial, chamada a medalha Rogers, para a applicação á machina mais hygienica, e que foi a unica medalha d'ouro dada nessa exposição.

Na exposição internacional da habitação de Paris, em 1903, obteve um diploma d'honra.

A empresa portugueza conta estabelecer a exploração d'esta patente, como a d'um serviço publico, permitindo o seu uso ás grandes administrações e aos particulares.

A sede geral será em Lisboa, no Palacio da Flór da Murta, tendo agencias nas outras cidades do reino, especialmente no Porto.

P. V.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Sorrento, os seus encantos e os seus hoteis. — Industria interessante. — A ilha de Capri. — A gruta azul. — Selvagens da Europa.

O caminho de Amalfi para Sorrento, é tanto ou mais attraente do que o anterior. Em alguns pontos, para construir a estrada, houve que perfurar tunneis; noutras que lançar pontes sobre profundas depressões do terreno, sem, ainda assim, se evitarem curvas enormes em busca de terreno de nivel conveniente, e grandes subidas.

As principaes difficuldades era passar em volta de Positano, uma bonita villa pittoresca, com as suas cazinhas de telhados em calotte e escadarias exteriores, o typico local na sua alta expressão.

Pouco depois curvamos para a direita, deixando a margem do golfo e internando-nos na montanha, vagarosamente, porque a subida é violenta. D'ahi até Sorrento o caminho não tem interesse.

Mas abre-se a alma em jubilos ao entrar em Sorrento, a encantadora patria de Tasso.

Cidade a que mais propriamente poderemos chamar villa, Sorrento limita-se a meia duzia de ruas, das quaes só a principal não é estreitissima; mas o seu encanto é a posição que occupa, sobre um rochedo de 50 metros, perpendicular ao mar, fazendo face ao largo golfo, em frente de Napoles; o Vesuvio, as ilhas e toda a costa sul.

E' a cidade preferida pelos estrangeiros, pelo seu soberbo clima na primavera, no outomno e no inverno, e mesmo no verão pelos seus excellentes banhos do mar.

Por isso os hoteis são numerosos, e tem justificada fama de serem os melhores da Italia.

Com effeito o Tramontano, é um estabelecimento dos mais luxuosos e confortaveis que conhecemos, não só naquella paiz, mas em toda a Europa.

E' uma delicia das janellas d'um dos quartos d'este hotel, que deitam sobre a praia, (o 26 por exemplo) gozar, á noite, o panorama de Napoles, que parece, com a sua illuminação, uma cidade phantastica, e do Vesuvio, quando elle expelle os seus clarões vermelhos.

O serviço é primoroso em toda a acceção da palavra.

A cidadezinha é toda illuminada por electricidade, e brevemente será ligada (se não o está já) a Castellamare, por um tremvia electrico.

Numerosos passeios se podem dar, tomando-a como centro, mas o principal, o obrigatorio a que ninguem deve faltar é a excursão á ilha de Capri.

Antes, porém, de partir, não se esqueça quem não tiver tenção de voltar ali, de que Sorrento tem uma industria especial de que não se deve deixar de trazer recordações.

E' a dos mosaicos de madeira, em que se empregam grandes artistas, produzindo verdadeiras obras d'arte que valem centos, até milhares de liras.

Com diminutissimos pedaços ou fios de madeira, previamente embebidos em tintas de todas as côres e de todas as tonalidades, fazem ali uma infinidade de objectos, para escriptorio, *toilette*, quadros, mezas, moveis diversos, caixas, cigarreiras, tudo e para todos os preços. Os estabelecimentos principaes são na rua central, *corso del Duomo*, e entre estes um dos mais bem sortidos e economicos nos preços é o do sr. Antonino Toscano, á direita indo da praça. Recommendamo-lo não só por isso, mas especialmente pela sympathia que aquelle amavel industrial tem pelo nosso paiz.

Seguindo o itinerario traçado pela casa Cook o viajante embarca ali para a ilha de Capri, no vapor que, todas as manhãs, faz a carreira desde Napoles, e regressa de tarde.

Do hotel desce-se no ascensor electrico á profundidade de 60 metros, á praia onde nos espera o barco que nos vae levar ao vapor.

Confessamos que é caro e incommodo este embarque que devia ser facultado por uma ponte a que os vapores atracassem.

O mar está por vezes bravo, os barcos são pequenos e o perigo de tomar um banho forçado não deixa de ser para recuar. No entanto... poucos casos se dão.

A viagem no vapor é muito agradável, vendo-se então a quantidade e grandeza dos hotéis que guardam a montanha, sobre o mar. O Victoria tem um funicular seu para comunicar com a praia.

Em uma hora de viagem deliciosa, sempre costa a costa da península, vamos-nos aproximando da ilha de Capri que parece emergir do mar como em visão theatral, augmentando de volume á proporção que d'ella nos aproximamos.

O mar tornou-se rapidamente d'uma limpidez absoluta, de um azul d'anil, brilhante, encantador. E' nestas ondas que parecem um campo de sulfato de cobre, que o vapor vae marchando vagarosamente, até parar em frente do sitio onde é a gruta azul.

Quem tem pratica de viagens, está já habituado á chromographia figurada pelos guias e conductores de diversas paragens.

O monte rosa apenas lá tem umas pedrinhas da cor da rainha das flores; o Danubio azul, é tão azul como um bichano cinzento; o mar amarello recebe o seu nome da raça que povoa aquelles paizes; e até tantas cidades e villas que tem o nome de brancas não possuem uma casa d'esta reunião de cores do espectro. Que o diga a nossa Casa Branca, Castello Branco e outras.

Pois na gruta azul o viajante não é illudido; é azul, e azul a valer, d'um azul lindissimo, brilhante, extraordinario.

Logo que o vapor pára são assaltadas as suas escadas do portaló por um verdadeiro enxame de canoas pequenissimas, puras caixas de fosforos, com um só remador e em que não cabem mais de dois passageiros.

Ha arifa fixa para este serviço, 1 lira e 25 por pessoa ou 2,50 por barco, compreendendo ida, entrada na gruta, demora ali de 15 minutos e volta; mas ha que ter conta nos barqueiros, que são tudo quanto ha de peor na Italia e pretendem arrancar-nos o corpo para a barca e todo o dinheiro para os bolsos.

A gritaria é enorme, como de puros selvagens; a disputa, entre os que primeiro querem entrar a estreita e baixa abertura da gruta, torna perigosa a digressão.

Ha que contê-los em respeito e não lhes satisfazer as exigencias.

Para a entrada, barqueiro e passageiros teem que prolongar-se no fundo do barco; só quando o barqueiro se levanta é que podemos erguer a cabeça, conservando-nos, todavia assentados no chão.

Lá dentro a gruta, que mede uns 54 metros de comprimento por 30 de largura é um encanto perfeitamente fantastico.

Tudo que vemos é azul, e azul lindissimo; nós proprios nos vemos azues... e isto não só pelo reflexo das aguas como por ter que alurar o barqueiro que apressadamente, gritando, gesticulando, exige dinheiro por tudo, para que vejamos os effeitos de prata que produz o remo mergulhado na agua, para que avancemos, para que volte-mos.

Uma perfeita espoliação de que o visitante só se livra dizendo seccamente que não a tudo e fazendo ver ao importuno que tem que estar lá um quarto d'hora, sem favor.

Sobretudo a especulação *fanciullo*, rapaz vestido de branco que mergulha na agua para que o vejamos vestido de prata, e exige uma lira por pessoa que está na gruta, embora esta não o tenha mandado mergulhar nem sequer o visse, especulação protegida, já se vê, pelos barqueiros que em altos gritos intimativos nos ordenam que paguemos, é verdadeiramente odiosa.

Não esquecer, antes de tomar a pequena canoa, que seja o capitão ou um official graduado de bordo que a escolha e saiba aquella em que vamos. E' o unico meio de conter aquella gente em relativo respeito; alias não é raro elles demorarem a volta para que não alcancemos a partida do vapor, afim de exigirem preços fabulosos para trazerem os passageiros ao desembarcadouro da ilha.

Os remadores das praias da Coreia, pouco menos civilizados são!

Depois d'esta visita que é indispensavel e nos compensa bem o incommodo, o vapor vae deixar-nos na *Marina Grande*, a praia grande, onde somos assaltados pelos correctores dos hotéis para o almoço.

Este deixa bem a desejar, pelo menos no hotel Continental onde a comida é pouca, má, mal feita e servida fria.

Um viajante que possa demorar-se tem, em Capri uma bella estação para muitos dias. Aquella ilha encantada, com um clima delicioso é visitada annualmente por mais de 30.000 estrangeiros, muitos dos quaes se installam ali por mezes e até compram propriedades para ali passarem todos os verões, como fez o conhecido Krupp, dono da grande fabrica de canhões.

O simples visitante tem tempo, depois do almoço e querendo regressar a Napoles no vapor, para, em trem, ir ao alto da colina, onde são as duas pequenas cidades Capri e Anacapri, não devendo deixar de ir, até a praia pequena, de onde a vista sobre o Mediterraneo é maravilhosa, e se vê que a agua que banha toda a ilha é do mais puro azul.

Pelas 4 horas parte o vapor, que em 3 horas nos deixa no caes de Napoles, deliciados com o primoroso passeio de quatro dias, e pezarosos apenas de não lhe podermos consagrar muitas semanas.

6 correio na estação do Porto

A camara municipal do Porto representou ao governo a fim de que na estação central do Porto se installassem os serviços telegrapho-postaes que hoje teem a sua sede na Batalha. A representação está affecta ao conselho superior de obras publicas.

Em 1899 foi mandado elaborar o projecto de modo que no edificio se podessem installar aquelles serviços. Para isso foi preciso contar com um andar sobre o armazem da rua do Loureiro e como a largura d'este era escassa, augmentava-se a do andar superior por meio de pilares que embaraçavam o transito no pateo da estação.

A Inspeção geral dos telegraphos informou que o espaço destinado aos serviços telegrapho-postaes, sufficiente para a actualidade, não permittia no futuro a expansão que é de esperar que precisem ter.

O conselho superior de obras publicas, tendo em conta o pouco espaço que ficaria para o caminho de ferro, foi de parecer que se devia contar no edificio apenas com uma estação telegrapho-postal.

Nesse sentido foi reformado o projecto, approved e mandado executar.

Nenhum facto ou motivo surgiu que justifique reconsideração a qual traria por consequencia a demolição do armazem já construido.

E' pois d'esperar que nenhuma alteração soffra o projecto em execução e que para os serviços do caminho de ferro se deixe todo o espaço disponivel (que não é demais) na estação do Porto.

Carreira de automoveis

Realizou-se já a primeira experiencia de um omnibus automovel adquirido pela «Sociedade Almadense de Transportes por Automoveis», e que se destinam a fazer carreiras para transporte de passageiros entre Cacilhas, Costa de Caparica e Cezimbra.

Saiu o omnibus das garages da Sociedade Portuguesa de Automoveis, na rua do Jardim do Regedor, guiado pelo chauffeur Laurencel, contramestre da fabrica Dion, levando além dos srs. Serras, e alguns amigos, os srs. engenheiro Julio de Vasconcellos e Carlos Bleck, directores da Sociedade Portuguesa de Automoveis, agentes exclusivos da casa Dion Bouton.

O omnibus carregado com 18 pessoas, foi direito a Algés estrada da circumvallação, Bemfica, Avenida e Campo Grande, onde andou na fila.

A Sociedade Almadense está á espera de outro automovel igual a esse, para immediatamente inaugurar as carreiras para Cezimbra.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

O conselho de administração da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta tem a honra de convocar os srs. accionistas para a reunião da assembléa geral, que terá lugar na sede social em Lisboa, sexta feira 28 de abril de 1905, ás tres horas da tarde, para os fins de:

- Approvar o relatório do conselho de administração, o balanço e contas do exercício de 1904;
- Eleger os administradores;
- Eleger o conselho fiscal;
- Ratificar o projecto de convénio com os seus crédores;
- Approvar os novos estatutos.

Em virtude do disposto no artigo 46.º dos estatutos, as deliberações relativas a propostas de alterações ou addições aos estatutos só podem ser tomadas em uma assembléa geral composta de accionistas representando pelo menos dois terços do capital social; estas decisões só serão executáveis depois da aprovação do Governo.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos, a assembléa geral compôr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções pelo menos.

Para terem direito de assistir á assembléa geral ou para nella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus títulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião: em Lisboa na sede da companhia, em Paris na Caixa do Comptoir Nationale de Escompte, 14, Rue Borgère.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario, e as dos residentes em França pelo *maire* da sua residencia.—O Conselho de Administração.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 27.º e 29.º dos estatutos é convocada a reunião da assembléa geral ordinaria para o dia 13 de março, pela 1 hora da tarde na sede da companhia rua de S. Nicolau, n.º 88, 1.º, com o fim de apreciar o relatório da gerencia do anno de 1904 e votar as conclusões do parecer do conselho fiscal, procedendo tambem á eleição da mesa da assembléa geral e dos corpos gerentes para o biénio de 1905 e 1906.

Os possuidores de acções ao portador que desejem tomar parte na Assembléa geral deverão depositá-las na sede da companhia ou na sua Agencia no Porto, Casa Bancaria Pinto da Fonseca & Irmão, nos cinco dias posteriores á data d'esta convocação.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1905.—O Presidente da assembléa geral—José Adolpho de Mello e Souza.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1905.

O facto dominante dos ultimos dias foi, como era natural, a questão Tabacos.

No dia 20 findava o prazo para a apresentação das respostas que as duas companhias contendoras deviam dar ao governo, facto esperado com certa ansiedade na Praça.

Assim succedeu e succedeu mais: que em vez de duas propostas e não constando que o governo tivesse consultado mais ninguém, além das duas companhias, apparece uma terceira proposta para a conversão das obrigações, de uma casa ingleza.

Disse-se então que «outras entidades» haviam sido convidadas e parece que o foram porque certamente aquella importante casa não veio intrometer-se em negocio a que não fosse chamada; e porque (facto que, vemos, vaé passando desapercibido) já o correspondente financeiro do *Diario de Noticias*, geralmente muito bem informado, diz que o governo tem em seu poder *quatro* propostas. Logo ha mais uma de que ainda não se falou.

Estas surpresas que a muitos parecem inexplicáveis e tem constituído luto repasto para questões jornalísticas, não nos impressionam. A questão é de tal magnitude, que não só interessa vivamente um paiz pequeno, como o nosso, como agita os centros financeiros dos grandes paizes interessados na operação.

Basta vêr que ao grupo da companhia dos Tabacos estão ligados nada menos que tres dos principaes bancos de França, quatro dos mais importantes da Allemanha, duas casas bancarias inglezas e oito portuguezas, e não inferior, por certo, é o grupo que se liga á mesma operação por parte da companhia dos Fosforos.

E se mais confirmação quizessemos, ali está um facto bem

triste, e que parece se confirma, de ter o governo francez notificado ao nosso que deseja que a preferéncia seja dada aos banqueiros d'aquelle paiz.

Desagrada profundamente ao nosso natural brio de nação que cumpre religiosamente os seus contractos, ainda á custa dos maiores sacrificios, esta interferéncia, quasi imposição, se o não é, de um governo estrangeiro, nos nossos negocios financeiros.

Não podemos ainda analysar as vantagens das varias propostas porque as bases d'estas são por completo desconhecidas. Por certo que todas ellas são mais vantajosas do que o que resultava do contracto provisório de 16 de julho, basta que este foi feito em particular com uma só companhia e agora se puzeram varios grupos em confronto. Mas para se apreciar o valor d'uma operação d'este genero não é bastante saber-se, ou constar, o preço por que o papel é tomado ou o juro que representa; outras condições pôde haver que, apesar d'aquellas serem mais vantajosas, tornem a operação prejudicial.

Esperemos, pois, mais precisos dados para apreciar o resultado.

Assegurada a conversão dos titulos, o governo faz a denuncia official do contracto de 1891, por portaria de 22 do corrente. Sublinhamos a palavra porque sempre considerámos aqui que novas negociações sobre um contracto e para o prazo em que elle deve findar, são implicitamente denuncia das condições antigas.

Resta agora a abertura do concurso que será operação demorada e dará logar a nova campanha.

Teve logar no dia 15 de fevereiro, em Paris, a assembléa geral dos obrigacionistas da Companhia da Beira Alta tomando-se, entre outras deliberações, a seguinte:

Eleição de uma comissão de estudos encarregada de tratar e estudar com a companhia as bases do projectado convenio. A esta comissão ficou aggregado o delegado do grupo portuguez.

Sabemos que a companhia já apresentou a comissão de estudos as bases em que propõe fazer o accordo tendo sido plenamente regeitado, formulando o delegado portuguez o seu protesto ácerca da regularização do credito da Société Financière. No entanto julga-se provavel que as negociações venham a terminar amigavelmente, pela troca de 5 das actuaes obrigações, por 2 novas do 1.º grau e 3 ditas do 2.º, ambas do mesmo typo e valor das actuaes.

Os cambios continuaram a melhorar.

No dia 27 procedeu-se no ministerio da fazenda ao concurso para o emprestimo de 2.000 contos de réis, que é destinado á construção do caminho de ferro da Swazilandia, e obras do porto de Lourenço Marques.

Foram apresentadas duas propostas. A primeira d'ellas do banco Nacional Ultramarino, em nome de um grupo do qual fazem parte a Companhia dos Tabacos, a casa Henry Burnay & Companhia e o banco Alliança, do Porto. A annuidade pedida para juro e amortização é de 102:499\$500 réis.

A segunda proposta apresentada pelo banco Lisboa & Açores, de cujo grupo fazem parte, a casa Fonseca, Santos & Vianna, a companhia Portugueza de Fosforos e o banco Commercial do Porto, pedindo a annuidade de 100:898\$294 réis.

Esta proposta é portanto mais vantajosa para o Estado numa annuidade de 1:601\$206 réis.

A Companhia de Seguros «Tagus» no seu relatório correspondente ao anno de 1904, accusa um saldo a favor, durante os doze mezes da ultima gerencia, na importancia de 51:135\$392 réis, dos quaes depois de tirados os valores correspondentes aos varios artigos determinados pelos estatutos, ficaram ainda 25 contos para distribuir como dividendo.

Pelo relatório se vê que apesar do anno não ter decorrido favoravel para a Companhia ainda assim o dividendo correspondeu a cincoenta por cento, por acção.

Isto mostra bem a propriedade a que chegou aquelle estabelecimento, e a sabia administração dos seus directores.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|--------------------|----------|---------|-----------------------------------|---------|
| Londres 90 d/v... | 49 7/8 | 49 3/4 | Desconto no Banco de Portugal.... | 5 1/2 % |
| » cheque... | 49 9/16 | 49 1/4 | No mercado..... | 5 9/16 |
| Paris 90 d/v..... | 570 | 571 | Cambio do Brazil.. | 13 7/8 |
| » cheque..... | 574 | 578 | Premio da libra... | \$120 |
| Berlim 90 d/v.... | 233 | 234 | | e |
| » cheque.... | 237 | 239 | | \$450 |
| Francfort 90 d/v.. | 233 1/2 | 234 1/2 | | |
| » ch | 237 1/2 | 239 1/2 | | |
| Madrid ch | 730 | 735 | | |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | FEVEREIRO | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|---|
| | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 27 | 28 | — | — |
| Lisboa : Inscrições de assent. | 40 | 40 | 40,03 | 40,10 | — | 40,30 | 40,50 | 40,50 | 40,50 | 40,70 | — | — | — |
| » coupon .. | 39,35 | 39,95 | — | 39,93 | 40 | 40,07 | 40,30 | 40,30 | — | 40,25 | 40,20 | — | — |
| Obrig. 4 % 1888 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.500 | 20.550 | 20.550 | — | — |
| » 4 % 1890 assent | 50.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 % 1890 coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 1/2 % assent | — | — | 58.500 | — | — | — | — | 59.000 | — | — | — | — | — |
| » 4 1/2 % coupon int .. | 58.400 | — | — | 58.800 | — | — | 58.600 | — | 58.500 | 58.500 | — | — | — |
| » externo 1.ª série | 67.700 | 67.900 | 67.800 | 68.000 | 67.800 | 67.800 | 67.300 | 67.400 | — | 67.200 | 67.200 | — | — |
| » Tabacos coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ações B. de Portugal | 183.000 | 182.000 | 182.000 | 183.300 | — | — | — | 185.500 | 184.000 | — | — | — | — |
| » » Commercial | — | — | — | — | 135.000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » » Nac. Ultramarino | 109.000 | 109.200 | 109.200 | — | 106.000 | 105.900 | 105.500 | — | 105.000 | — | — | — | — |
| » » Lisboa & Açores | 115.100 | — | 115.000 | 115.000 | — | 115.100 | 115.100 | 115.000 | 114.600 | — | — | — | — |
| » Tabacos coupon | 122.500 | 123.000 | — | — | — | — | — | 122.500 | 118.000 | 117.600 | 118.800 | — | — |
| » Comp. Phosphoros | 62.600 | 62.600 | 62.600 | — | 62.700 | 62.800 | 62.200 | 63.200 | 63.200 | 63.200 | 63.000 | — | — |
| » » Real | 62.000 | 63.400 | 63.500 | 63.500 | 67.000 | 71.400 | 73.200 | 72.600 | — | 70.500 | 69.800 | — | — |
| » » Nacional | 8.800 | 8.800 | 8.850 | 8.900 | 8.800 | — | 8.800 | — | 8.850 | — | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 % | 94.000 | 94.000 | — | 94.000 | — | — | — | — | — | — | 94.150 | — | — |
| » » 5 % | — | 90.500 | — | — | — | — | — | — | 90.500 | 90.300 | 90.350 | — | — |
| » C.ª Beira Alta | — | — | — | — | — | 31.700 | — | 31.700 | — | 31.750 | 31.700 | — | — |
| » » Real 3 % 1.º grau | — | — | — | 74.000 | — | — | 73.200 | — | — | — | — | — | — |
| » » » 3 % 2.º » | 51.100 | 51.600 | 52.000 | 51.800 | 51.650 | 51.650 | 51.700 | 52.000 | 53.500 | 53.000 | 53.300 | — | — |
| » » Nacional 1.ª série | 72.500 | 72.400 | — | 72.100 | — | 72.200 | 71.600 | — | — | 71.400 | — | — | — |
| » » Atravez d'Africa | 89.500 | 89.900 | 89.800 | 89.500 | 89.800 | 89.600 | 89.600 | — | 89.500 | 89.500 | 89.500 | — | — |
| Paris : 3 % portuguez 1.ª série | 68,50 | 68,90 | 68,80 | 68,70 | 68,70 | 68,45 | 68,25 | 68,40 | 68,90 | 69,12 | — | — | — |
| Ações Comp. Real | 317 | 317 | — | 326 | 347 | 359 | 377 | 384 | 378 | — | — | — | — |
| » Madrid-Caceres | 136,50 | 135,50 | — | 136,50 | 136,50 | 136 | — | 136 | 137 | 139 | — | — | — |
| » Madrid-Zaragoza | 324 | 323 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes | 215,50 | 211 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 375 | 376 | 378 | — | 380 | 380 | 380 | 380 | 380 | 385 | — | — | — |
| » » » 2.º » | 259 | 263 | 265 | 264 | 264 | 265 | 264 | 271 | 275 | 280 | — | — | — |
| » » Beira Alta | 162,50 | 163 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid-Caceres | 136,50 | 135,50 | — | 136,50 | 136,50 | 136 | — | 136 | 137 | 139 | — | — | — |
| Londres : 3 % portuguez | 68,62 | 68,87 | 69,25 | 69,18 | 69,18 | 69,25 | 68,87 | 68,87 | 69,25 | 69,75 | — | — | — |
| Amsterdam : Obr. Atrav. Africa | 90 | 91 | 91 | 91 | 91 | 90,25 | 91 | 91,62 | 92 | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

| Linhas | Periodo de exploração | 1905-904 | | 1904-903 | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|-------------------------------------|--|----------------|--------------|-----------|------------|---------------------------|---------------|----------------------|-------------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1905-904 | 1904-903 |
| | | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede e nova não garantida | 22 28 Jan. 693 | 80.579.000 | 116.275 | 693 | 84.210.868 | 121.516 | 327.281.000 | 336.843.472 |
| | » 29 4 Fev » | » | 79.427.000 | 114.613 | » | 79.048.592 | 114.067 | 406.708.000 | 415.892.064 |
| | » 5 11 » » | » | 76.261.000 | 110.044 | » | 75.165.112 | 108.463 | 482.969.000 | 491.057.176 |
| | Nova rede garantida | 22 28 Jan. 380 | 11.482.000 | 30.215 | 380 | 12.214.132 | 32.142 | 46.843.000 | 48.856.528 |
| | » 29 4 Fev » | » | 12.168.000 | 32.021 | » | 11.549.408 | 30.393 | 59.011.000 | 60.405.936 |
| | » 5 11 » » | » | 12.410.000 | 32.657 | » | 11.052.888 | 29.086 | 71.421.000 | 71.458.824 |
| Sul e Sueste | Vendas Novas | 22 28 Jan. 70 | 2.409.000 | 34.414 | 70 | 1.270.000 | 18.142 | 7.340.000 | 2.540.000 |
| | » 29 4 Fev » | » | 1.929.000 | 27.557 | » | 1.330.000 | 19.000 | 9.269.000 | 3.873.000 |
| | » 5 11 » » | » | 2.866.000 | 40.942 | » | 1.379.000 | 19.700 | 12.135.000 | 5.252.000 |
| Minho e Douro | 21 30 Nov 538 | 26.442.935 | 49.150 | 518 | 34.490.010 | 66.583 | 1.175.763.540 | 1.210.007.760 | — |
| Beira Alta | 15 21 Jan. 253 | 6.080.750 | 24.034 | 253 | 5.984.900 | 23.655 | 18.867.096 | 17.886.344 | 980.752 |
| Nacional — Mirandella e Vizeu | 22 28 » » | 8.103.012 | 32.027 | » | 6.484.586 | 25.630 | 26.970.108 | 24.370.930 | 2.599.178 |
| Guimarães | 15 21 Jan. 105 | 1.538.278 | 14.650 | 105 | 1.663.555 | 15.843 | 4.620.545 | 4.477.527 | 143.018 |
| Porto á P. e Famalicão | 22 28 » » | 1.272.258 | 13.069 | » | 1.418.247 | 13.507 | 6.038.792 | 5.895.774 | 143.018 |
| Norte de Espanha | 21 31 Dez 34 | 2.526.136 | 74.298 | 34 | 2.346.569 | 69.016 | 98.283.457 | 96.139.840 | 2.143.617 |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 13 31 Dez 64 | 10.891.440 | 170.178 | 64 | 8.856.042 | 138.375 | 143.038.012 | 132.814.555 | 10.223.457 |
| Andaluzes | 22 28 Jan. 3656 Ps. | 1.904.884 | 521.3656 Ps. | 1.964.542 | 537 Ps. | 7.676.830 | 7.501.961 Ps. | 174.869 | — |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 29 4 Fev » | 1.909.849 | 518 | » | 1.858.931 | 508 | 9.586.679 | 9.360.892 | 225.787 |
| Andaluzes | 29 4 Fev 3650 | 1.913.635 | 524.3650 | 1.936.915 | 530 | 8.972.231 | 9.142.313 | — | 170.082 |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 5 11 » » | 1.908.708 | 522 | » | 1.991.115 | 545 | 10.880.940 | 11.133.428 | 252.428 |
| Andaluzes | 22 28 Jan. 1067 | 395.134 | 370.1067 | 408.804 | 383 | 1.572.670 | 1.511.297 | 61.373 | — |
| Madrid-Caceres | 29 4 Fev » | 401.796 | 376 | » | 393.752 | 442 | 1.974.466 | 1.905.049 | 69.417 |
| Zafra a Huelva | 5 11 Fev 429 | 71.382 | 166.429 | 73.715 | 171 | 429.938 | 450.077 | — | 20.139 |
| » 12 18 » » | » | 73.834 | 172 | » | 73.371 | 171 | 503.772 | 523.448 | 19.676 |
| » 5 11 Fev 180 | » | 46.235 | 256.180 | 35.874 | 199 | 249.952 | 268.365 | — | 18.413 |
| » 12 18 » » | » | 50.436 | 280 | » | 42.025 | 233 | 300.388 | 310.390 | 10.002 |

Caminho de ferro de Quelimane

O ultimo numero do *Jornal das Colonias* consagra a sua primeira pagina ao caminho de ferro de Quelimane inserindo um artigo em que muito proficientemente estuda as phases porque tem passado a projectada linha, e fazendo ver a alta conveniencia de tomar o mais rapidamente possivel uma deliberação a tal respeito.

Com a devida venia d'esse artigo tão sensato extraímos alguns trechos:

Em muitas colonias os caminhos de ferro são construídos á custa da propria colonia, em Madagascar, Tonkin, Senegal, etc., tendo sido facilitado a essas colonias, graças ás garantias do governo da sua metropole, o realizar empréstimos especiaes, em condições muito particularmente vantajosas e cujos encargos variam entre 3 e 3 1/2 %.

Em muitas outras colonias a construção de caminhos de ferro é adjudicada a companhias, mediante determinadas garantias de juro e determinadas concessões mineiras e territoriaes.

Em qualquer dos casos as colonias não hesitam em fazer importantes sacrificios para assegurar os seus meios de transporte rapidos e baratos.

O Estado Independente do Congo, além de numerosas concessões mineiras e territoriaes, deu uma garantia de 4 % á Companhia do Caminho de ferro dos Grandes Lagos.

Os allemães renunciaram a construir e a explorar por conta propria a rede ferroviaria projectada para a Costa Oriental da Africa allemã; serviu-lhe de lição a série de desillusões que se deram com o seu caminho de ferro de Tanga a Usambara. O caminho de ferro de Dar-es-Salam ao Tanganika acaba de ser concedido á Companhia dos Caminhos de ferro do Este Africano. O Imperio d'esta vez, e não a colonia, que é pobre e nunca poudé conseguir equilibrar o seu orçamento, o Imperio, diziamos, garantiu um juro de 3 %. Além d'esses 3 % garantidos pelo Governo Imperial, os titulos da Companhia podem receber ainda um dividendo suplementar de 2 % e ainda uma participação que vai até metade do excesso de lucros existentes depois de pagos esses encargos, ficando pertencendo, de direito ao Estado, a segunda metade d'esse excesso de lucros. O Governo Imperial concedeu mais á Companhia além d'esta garantia de 3 % 450.000 hectares de terreno, solo e sub-solo, em plena e absoluta propriedade.

Pugnando em favor da construção da linha de Quelimane vem ainda a noticia chegada pelo ultimo paquete da descoberta de um filão riquíssimo, no Misala.

Para a exploração da riqueza hulheira, reorganizou-se a Companhia Hulheira da Zambesia, devendo notar-se que os jazigos existem exactamente na região que deve ser atravessada pelo prolongamento da linha ferrea de Quelimane a Port-Herald, o que representa uma grandissima economia para a exploração do caminho de ferro, e não menos importante valorização para os productos dos jazigos.

Além d'estas vantagens a linha de Quelimane, pelas suas condições especiaes, fará desviar da linha da Beira pelo menos trinta por cento dos minerios por ella transportados da Rhodesia.

E a quantidade de minerio transportada é tal, que só duas minas de que faz menção um relatório publicado pelo major Ricardo Seaver acerca das minas de Broken Hill, fornecem em carregamento diario de quinhentas toneladas.

A construção d'uma linha que tem a seu favor condições tão auspiciosas, não deve fazer-se esperar, impondo-se com a maior urgencia o começo dos respectivos trabalhos.

Congresso de caminhos de ferro

O ministerio das obras publicas já nomeou os seus delegados, que são os srs. engenheiros Almeida d'Eça, Cabral Couceiro e Mendes Guerreiro.

Falta só a nomeação dos delegados por parte dos caminhos de ferro do Estado, que podem ser 5 se se considera a rede do Estado como uma só, ou 8 se as duas redes, Minho e Sul, forem consideradas por separado.

Para os congressistas portugueses, tendo que estar na America no dia 28 de abril, ha um vapor o «Princess Irene» da *Norudetscher*, que parte de Gibraltar em 17 e chega a Nova York em 26, ou outro, da mesma companhia, que sae de Cherburgo em 19 e chega a Nova York em 25.

TRACÇÃO ELECTRICA

LISBOA

Foi entregue á direcção da companhia dos carros electricos uma representação com 1.217 assignaturas, pedindo a ligação das linhas electricas do largo de Alcantara com as do Arco do Cego, passando pela rua Maria Pia e que aproveitará aos moradores da Fonte Santa, Campo de Ourique, Arco do Carvalhão, Campolide e Cruz das Almas.

Os trabalhos da construção da linha electrica proseguem activamente pela rua Ferreira Borges, devendo estender-se pela rua de S. João dos Bemcasados e rua das Amoreiras, ainda este mez.

Realizou-se na segunda feira, pelas 10 1/2 da manhã, a experiencia official por parte da camara á linha electrica que parte da rua da Conceição, seguindo pela Sé, Limoeiro, até o largo de Santo André.

A linha até a Graça deverá ficar concluida em menos de um mez.

COIMBRA

Já está em Coimbra um engenheiro da Companhia dos Carris de ferro do Porto que vai estudar as bases para o assentamento da viação electrica que ha-de substituir a viação animal, ali conhecida pela pittoresca designação de *muletrica*.

Exposição de Praga

Maio de 1905

Exposição internacional de productos industriaes, commerciaes, agricolas, hygienicos e alimentares, organizada no Grande Palacio da Industria, sob a presidencia de monsenhor o principe Frederico de Schwarzenberg.

Para as installações completas dirigir-se ao agente mr. Arthur Gobiet, Praga, Krl. Bohemia, Austria.

O agente encarrega-se das installações fornecendo um metro quadrado de mesa ao preço de 100 francos.

A' custa do expositor fica apenas o transporte dos generos que, sendo em pequenos volumes, podem ser enviados em encomenda postal.

A melhor occasião para que as casas portuguezas possam fazer conhecer e acreditar os seus productos na Bohemia.

Para quaesquer esclarecimentos dirigir-se á redacção da *Gazeta dos Caminhos de ferro*.

Caminho de ferro subterraneo de Nova York

A imprensa norte-americana noticiou a recente abertura, ao publico, do caminho de ferro subterraneo de Nova York.

Entre outras cousas, desperta a attenção para a excellente organização estabelecida para prevenir os choques entre os comboios successivos, fazendo-se eco da segurança apregoada pela companhia e garantida pelas escrupulosas experiencias realizadas antes da inauguração.

Nessas experiencias averiguou-se que os comboios podiam parar immediatamente cada vez que de repente lhes era feito signal para isso, ficando interceptada prontamente a corrente electrica, e succedendo o mesmo com o ar comprimido.

Comprovado o bom funcionamento dos signaes continuaram a fazer-se varias outras experiencias.

Os conductores toda a vez que tentem passar por um signal de paragem sem que façam deter o comboio, não o fazem impunemente. Uma disposição especial do aparelho avisa do facto o chefe do movimento.

Durante as experiencias mais de um conductor foi des-

pedido por esse facto, para exemplo. E' a denuncia organizada automaticamente

O serviço de signaes está tão bem montado, que embora os comboios sigam com o curto intervallo de um minuto, está completamente garantida a impossibilidade de se chocarem.

A ultima palavra sobre os telephones

Nos Estados Unidos, indiscutivelmente o berço de todas as descobertas de utilidade pratica e geral, o serviço dos telephones soffreu um melhoramento importantissimo.

Dispensados os intermediarios, o assignante chama e falla a toda a hora com outro assignante qualquer sem ter necessidade de pedir ligação para a estação.

Torna-se impossivel descrever aqui o appparelho, por isso limitamo-nos a noticiar os resultados.

Quando um assignante quer comunicação com outro chega ao appparelho e num quadro para esse effeito disposto marca o numero do telephone para onde quer fallar; feito isto puxa um botão e a ligação fica estabelecida.

Os appparelhos teem uma disposição tal que se torna impossivel dois assignantes estarem simultaneamente em comunicação com um terceiro. Se um curto circuito se produz, na estação central é logo conhecido e o mal remediado ainda antes que o assignante se aperceba de tal.

Entre as muitas vantagens que se attribuem a este sistema de telephones automaticos avulta a de não ficar a instalação mais cara do que no sistema actual, e dos assignantes poderem comunicar sem que ninguem possa saber o que dizem.

Nos Estados Unidos ha já vinte e cinco estações d'este genero em vinte e cinco cidades diferentes.

Publicações recebidas

Relatorio da Direcção da Associação da Imprensa. — Temos presente o relatorio dos actos da direcção relativo ao periodo decorrido entre abril de 1903 e dezembro de 1904.

D'elle se vê o cuidadoso interesse que aquella prestantissima aggregração merecem todos os assuntos que se relacionam com o bem estar dos que labutam nas lides da imprensa.

Dos mappas que acompanham o relatorio vê-se que distribuiu durante aquelle periodo 1:1763000 réis em subsídios, pensões a viúvas e orphãos de jornalistas.

A receita para fazer face áquelles pesados encargos é perfeitamente eventual, servindo-se a Associação, para obter os fundos indispensaveis, de festivaes por ella organizados.

Como se vê pelas contas, as festas na Avenida, no anno passado, produziram apenas 453000 réis, o que foi devido ao mau tempo durante os dias do carnaval, o que muito fez baixar a receita. Bem fez pois a Associação pondo este anno de parte a ideia de promover os festejos carnavalescos.

A benemerita Associação agradece a offerta.

Empregados do Commercio de Lisboa. — Recebemos o relatorio de 1904 d'esta prospera Associação.

Para se avaliar do tacto com que as direcções teem sabido curar dos interesses associativos basta dizer que, nos ultimos nove annos, o capital da Associação augmentou na importante cifra de 100:5143000 réis.

A despesa feita com soccorros aos associados, subiu a 9:8553610 réis; pois ainda assim o saldo final de contas foi de 16:1053240 a favor da caixa.

Como se vê, o estado da Associação não pôde ser mais prospero.

Agradecemos.

Leiria illustrada. — Recebemos a visita d'este bello semanario.

O numero 7, que temos presente, é consagrado á com-

memoração d'um talento que se finou em flôr, Antonio da Costa Santos.

Acompanha este numero uma bella phototypia, em pagina solta, reproduzindo uma vista panoramica da formosa cidade.

Agradecemos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Director da Companhia Real. — Chegou na noite de 15 a Lisboa o novo director da Companhia Real o sr. André Leproux, engenheiro francez pela escola polytechnica e que desempenhava no seu paiz o cargo de inspector na fiscalização do governo junto da companhia do P. L. M.

A demora da partida do sr. Leproux de Paris foi causada por ter que esperar a necessaria licença do governo francez para se ausentar conforme os regulamentos do corpo d'engenheiros.

No dia 17 foi-lhe dada posse do seu logar, pelo nosso querido e respeitavel amigo o sr. Victorino Vaz, presidente do conselho d'administração, sendo-lhe entregue o serviço pelo sr. engenheiro Simões de Carvalho que, como se sabe, é o sub-director da companhia. Em seguida o sr. Leproux visitou as repartições, sendo-lhe apresentado todo o pessoal superior.

No dia seguinte foi o novo director apresentado, tambem pelo sr. Victorino Vaz, ao sr. ministro das obras publicas.

Mr. Leproux veio acompanhado a Lisboa pelo sr. vicepresidente do conselho e presidente do comité de Paris, mr. Kergall, nosso estimado collega da *Revue Economique et Financière*.

No acto da posse o sr. Gravier, engenheiro chefe do Material e Tracção, apresentou ao novo director a sua demissão, por ter sido nomeado para o mesmo logar no Norte d'Espanha.

Dias depois mr. Leproux foi fazer uma excursão de reconhecimento a toda a rede, acompanhado pelo sr. Vasconcellos Porto, engenheiro em chefe da exploração.

Estação de Loulé. — Foi mandada ampliar a estação de Loulé pela construcção de novas linhas e caes, prolongamento da plataforma e adapção de um armazem e habitação de empregados. A verba auctorizada é de réis 4:5003000.

Linha da Regoa a Chaves. — Deu entrada no conselho superior de obras publicas o projecto do primeiro lanço da segunda secção entre Villa Real e o ribeiro da Vargem, na extensão de 15 kilometros. O seu custo kilometrico é um pouco inferior a 9 contos, não incluindo material circulante, graças ao emprego de curvas de pequeno raio e á cuidadosa adaptação do traçado ao terreno. Trabalha-se activamente no projecto do lanço seguinte que vae até as Pedras Salgadas. A dotação disponivel d'esta linha permite empreender immediatamente a construcção da infraestrutura dos dois lanços, podendo-se, pois, esperar que no verão de 1906 a linha esteja em exploração até aquella importante estancia de aguas, encurtando ao mesmo tempo consideravelmente o percurso por estrada ordinaria para Vidago e Chaves.

Inquerito ácerca de novas linhas. — Foi mandado abrir inquerito administrativo de utilidade publica pela direcção do Minho e Douro, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, ácerca da classificação de duas novas linhas requeridas pela Companhia do Porto á Povoia: uma de Lamudes por Apulia a Fão e outra de Modiva a Leça, destinada a servir as praias que ficam ao norte de Leça.

Esta ultima não poderá ser concedida em quanto não fôr construida a ligação da linha do Minho com o porto de Leixões.

Alto Minho. — Começaram já os estudos da linha de Braga a Guimarães, e Braga a Monsão, os engenheiros Calthrop e Earle enviados pelo concessionario, devendo vir brevemente de Inglaterra as brigadas necessarias para a rapida elaboração dos projectos.

Por ocasião das manobras eleitoraes houve honrados patriotas em Braga que espalharam ser tudo uma fantas-

magoria, ser fictício o depósito de 24 contos, feito com dinheiro do Governo, que o concessionário Blackwood era um indivíduo inventado pelo Governo.

O que os impedirá, quando a linha venha a ser construída de representar o papel da mosca da fábula ufanando-se de que á energica attitudo dos patriotas braguezes se deve o caminho de ferro!

Linha do Pocinho a Miranda.—Deu entrada no conselho superior de obras publicas o projecto do segundo lance da linha do Pocinho a Miranda, entre Moncorvo e Corviães na extensão de 20 kilometros. O traçado sóbe de Moncorvo a Felgar tendo um extenso patamar nos Carvalhaes para a estação da zona mineira, podendo-se derivar d'ella os necessarios ramaes de serviço dos diferentes jazigos e desce em seguida para Corviães. O custo kilometrico é de 7:500\$000 réis aproximadamente.

O dos lances seguintes não deve differir muito. Póde-se pois accordar que será diminuto o capital necessario para a construcção da nova linha, precioso instrumento de fomento para a região entre Douro e Sabor.

Algarve.—Os srs engenheiros Silveira, director d'esta rede e Justino Teixeira, inspector d'obras publicas, foram vèr o novo troço da Luz a Tavira, devendo ser amanhã nomeada a commissão de inspecção que immediatamente partirá para ali, sendo natural que a linha seja aberta nos primeiros dias de março.

D'ella daremos a descripção, como de costume, no proximo numero.

Quelimane.—O engenheiro que procedeu aos estudos sobre o projectado caminho de ferro de Quelimane, está elaborando o relatorio dos seus trabalhos.

Os estudos foram feitos para dois traçados differentes. **Benguella a Lobito.**—Estão quasi concluidos os trabalhos de montagem da linha telegraphica sobre a via, assim como os da estação em Lobito.

Por todo este mez deve ter logar a inauguração da secção entre Lobito e Catumbella.

Estremoz a Portalegre.—O concessionario d'esta linha e respectivo ramal para Aviz, pediu auctorização para substituir a via reduzida que fôra projectada para aquelle caminho de ferro por via larga.

Mirandella a Bragança.—No proximo mez de julho será aberta ao publico a primeira secção d'esta linha, na extensão de 43 kilometros, de Mirandella a Quintella.

A saída de Mirandella ha um tunnel de 130 metros de comprimento, seguindo-se-lhe depois uma ponte com vinte e cinco metros de vão, um viaducto de trinta e cinco metros de altura e 122 metros de extensão, e depois uma outra ponte tambem com vinte e cinco metros de vão.

O volume total das terraplenagens attingiu a mais de um milhão de metros cubicos.

Mossamedes a Chella.—Trata-se neste momento de estudar a forma de mais rapidamente construir um caminho de ferro de via reduzida entre estas duas localidades, não só por causa do muito que interessa ao fomento colonial, mas por ser de grande vantagem para o transporte das tropas que na futura expedição contra os cuamatás terão que transitar por aquella região.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Em vista do adeantamento em que se encontram os trabalhos da construcção da linha de Oviedo a Cabezon de la Sal, espera-se que no proximo mez de junho se possa inaugurar e abrir ao serviço do publico.

Esta linha proporciona a grande vantagem de se poder ir de Bilbao para Asturia sem necessidade de dar a volta por Venta de Baños.

A companhia de caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante, vae estabelecer um expresso diario, entre Madrid e Barcelona.

Este comboio terá a vantagem de fazer quasi todo o percurso durante o dia, e fazer parte da sua constituição uma carruagem de terceira classe de sistema norte-americano, e uma outra, metade restaurante, metade cantina, accessivel durante a marcha a todos os passageiros.

*

No dia 20 do mez passado, ficou terminado o quinto e ultimo tunnel da secção do caminho de ferro Vasco Castellano, no trajecto de Santovenia a Pancorbo.

Ficaram assim ultimadas as obras da nova linha de Villaescusa a Grisaleña, na extensão de proximamente quarenta kilometros.

ITALIA

A direcção de caminhos de ferro d'Italia approvou a construcção d'uma linha directa de Roma a Napoles.

A nova linha parte de Cechina, dirigindo-se a Formia, toca em Cisterna, passa junto ás faldas do monte Lepini, dirige-se para Aversa, atravessa o Gorigliano, o monte Massico e o Valturmo e outra na estação de Napoles, utilizando o ramal de Aversa-Napoles, da linha Napoles-Foggia.

Tem a extensão de 209 kilometros.

As inclinações maximas são de 12 a 15 por cento; as maximas curvas são de 800 metros.

As despesas estão orçadas em 70 milhões de liras.

ALLEMANHA

Está já aberta ao publico a linha electrica ao longo do Canal de Taltowe. E' destinada ao reboque dos barcos que fazem o transporte de cereaes e outras materias necessarias á industria.

*

As auctoridades hamburguezas approvaram já o projecto de substituição da tracção a vapor pela tracção electrica, na linha Blanknese-Altona-Hamburgo-Ohlsdorf, faltando apenas a approvação das auctoridades prussianas.

Os trabalhos vão começar pela installação de uma estação geradora em Altona.

INGLATERRA

Foi aberta ao publico a secção Toddington-Wincheombe, da linha de Chelton a Honeybourne.

Os trabalhos começaram nesta ultima localidade em fins de 1902

BAVIERA

A Direcção Geral recommendou aos conductores de comboios e chefes de estações que de noite se apague as luzes nos compartimentos em que não viajem passageiros.

Sómente o compartimento para senhoras que viajem sós, e o compartimento para viajantes que não fumem ficarão sempre illuminados.

Os outros compartimentos, á maneira que fiquem desoccupados, irão sendo apagadas as luzes, e as portas fechadas á chave.

ARGENTINA

O tunnel que se intenta abrir atravez dos Andes pondo a Argentina em communicação com o Chile, terá a forma de uma espiral por causa da differença de nivel das duas vertentes.

A vertente argentina eleva-se gradualmente até os contrafortes dos altos cumes; a vertente chilena desce bruscamente, quasi a pique, constituindo uma muralha formidavel cuja base desce ao Oceano Pacifico.

A espiral terá uma inclinação de oito por cento e a via será de cremalheira tripla.

Para abrir o tunnel em linha recta bastaria perfurar a cordilheira numa extensão de oito kilometros; em espiral o trabalho será duplo, tendo uma extensão de desaseis kilometros.

Para se avaliar da sua importancia bastará dizer que os maiores tunneis, o do Monte Cenís, e o de S. Gothardo, medem respectivamente doze e quinze kilometros.

MEXICO

Foi já assignada a escriptura da constituição da companhia que se propõe construir o caminho de ferro de Chapala.

O sistema de tracção é o electrico.

A linha parte de Guadalajara, dá a volta ao lago Chapala, passa junto de Zamora e termina em Patzenaro.

O capital subscrito é de 4.500.000 pesos.

Uma das condições da concessão é que no primeiro anno ficarão prontos, pelos menos, 10 kilometros de linha.

*

Dois grupos de engenheiros, estão fazendo os ultimos estudos sobre o traçado que deve seguir o caminho de ferro de Durango a Maratlan.

A construcção apresenta muitas difficuldades, pois que o numero de pontes e tunneis neste troço é maior do que em qualquer outro de todo o Mexico.

Notas varias

Os atrasos de comboios na Allemanha.—D'um relatorio dos caminhos de ferro allemães vê-se que, não contando com as linhas da Baviera, ha na Allemanha quarenta e quatro redes, de uma extensão total de 44.583 kilometros que durante o verão, de maio a setembro, tiveram um serviço especial para viajantes.

D'este total de kilometros 16.356 são de via dupla.

Os comboios que saíram durante aquelle periodo foram 224.950 expressos, 1.482.257 comboios omnibus e 796 comboios mixtos.

D'estes comboios 18.310 chegaram com atrazo aos seus destinos; 11.051 por causa de terem de esperar comboios de correspondencia, e 7.259 por causas diversas.

Dos comboios de correspondencia deixaram de chegar á hora 7.740.

A união internacional de transportes ferroviarios.

A extensão das linhas fazendo parte da União Internacional, em fins de março de 1904, era de 213.975 kilometros.

No fim do primeiro anno de vida da União, a extensão era apenas de 152.510, tendo-se pois verificado um augmento de 40,3 por cento.

Actualmente fazem parte da União: a Allemanha com 50.644 kilometros, a Russia com 52.226, a França com 32.239, a Austria com 19.673, a Belgica com 4.598, a Suissa com 3.620, a Rumania com 3.178, os Paizes Baixos com 2.711, a Dinamarca com 1.995, a Bosnia e Herzegovina com 881 e o Luxemburgo com 376.

Sala d'armas

Na edificio em que está installada a Liga Naval Portuguesa, abriu o distincto professor d'esgrima, o sr. Magalhães, uma sala d'armas, luxuosamente montada, segundo os modelos mais aperfeiçoados do estrangeiro.

As vantagens que para o robustecimento phisico se tiram da esgrima são hoje incontestadas. E' a gymnastica mais util sob todos os pontos de vista até agora conhecida.

Além d'isso os preços modicissimos dos cursos são em absoluto convidativos.

Agradecemos o convite recebido.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro do Valle do Tamega — 1.ª Secção da Livração a Amarante Empreitadas A, B e C

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de tres empreitadas de construcção do referido caminho de ferro.

Os depositos provisionarios serão:

Para a empreitada A — 692\$500 réis.

Para a empreitada B — 137\$500 réis.

Para a empreitada C — 191\$000 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisionario e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se que por este facto desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção, d'esta direcção, em Campanhã, na Rua da Estação n.º 106. — Porto, 13 de fevereiro de 1905.

Caminho de ferro do Pocinho a Miranda—1.ª Secção do Pocinho a Carviçães 1.º Lanço do Pocinho a Moncorvo

Empreitadas B—C

Pelo presente se faz publico que no dia 21 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de duas empreitadas de construcção do referido caminho de ferro.

Os depositos provisionarios serão:

Para a empreitada B—1:220\$000 réis.

Para a empreitada C—100\$000 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisionario e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos, bem como os respectivos projectos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção, d'esta direcção, em Campanhã, na rua da Estação n.º 106. — Porto, 14 de fevereiro de 1905.

Direcção do Sul e Sueste

Empreitada de construcção de estrada

Faz-se publico que no dia 14 de março de 1905, pelas dez horas da manhã na secretaria da 1.ª secção de via e obras no Barreiro, perante o respectivo chefe de secção, terá logar a arrematação para a execução da empreitada n.º 1 de construcção da estrada de acesso á estação de Cabrela.

O deposito provisionario para ser admittido a licitar de 43\$550 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisionario e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 1.ª secção de via e obras no Barreiro. — Barreiro, 14 de fevereiro de 1905.

Empreitada de construcção de estrada

Faz-se publico que no dia 14 de março de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 1.ª secção de via e obras, no Barreiro, perante o respectivo chefe da secção, terá logar a arrematação para execução da empreitada n.º 1 de construcção de uma de partido ao kilometro 21,100 (Valdira); o deposito provisionario para ser admittido a licitar é de 21\$250 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisionario e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da 1.ª secção de via e obras, no Barreiro. — Barreiro, 14 de fevereiro de 1905.

Fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, filleli, fio, linho em rama, mealhar, merlin e lona

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de março, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, filleli, fio, linho em rama, mealhar, merlin e lona.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisionario da quantia de 30\$000 réis.

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

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. — Barreiro, 17 de fevereiro de 1905.

60.000 réis mensaes. — Todos podem ganhá-los vendendo uma novidade formosissima e artistica.

Escrever immediatamente a Pennelypes. C. Milano. — Italia.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA *Hotel Gallinha.* — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CINTRA *Hotel Nunes.* — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. *Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.* — Proprietario, 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 cem pessoas. Preços razoaveis: — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

HAMBURGO *Walter Muths & Sautier.* — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA *Antonio C. d'Azevedo Batalha.* — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

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

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

LISBOA *C. Mahony & Amaral.* — Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

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

MONT' ESTORIL *Grand Hotel d'Italie.* — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH *Grande Hotel Club.* — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de *Riperts* para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr Antonio de Sousa Romão.

PARIS *Ad. Seghers.* — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTALEGRE *Hotel Caraca.* — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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

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

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

PORTO *A La Ville de Paris.* — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.^o

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA *Justo M. Estellez.* — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA *Hotel Metropole* — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — *Grande hotel de 1.^a ordem.* — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe - Deposit - Caisse. L. Speiser, director.

Machina de escrever em livros AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas
usuas sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1905

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | | Algés | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5:30 m. | 5:44 m. | 5:30 m. | 5:45 m. | 5:30 m. | 5:45 m. |
| 5:50 m. | 6:04 m. | 6:23 m. | 6:38 m. | 6:23 m. | 6:38 m. |
| 7:00 m. | 7:14 m. | 7:30 m. | 7:45 m. | 7:30 m. | 7:45 m. |
| 7:20 m. | 7:34 m. | 7:53 m. | 8:08 m. | 7:53 m. | 8:08 m. |
| 8:30 m. | 8:44 m. | 8:18 m. | 8:33 m. | 8:18 m. | 8:33 m. |
| 8:50 m. | 9:04 m. | 9:25 m. | 9:40 m. | 9:25 m. | 9:40 m. |
| 9:35 m. | 9:49 m. | 10:30 m. | 10:45 m. | 10:30 m. | 10:45 m. |
| 10:00 m. | 10:14 m. | 10:53 m. | 11:08 m. | 10:53 m. | 11:08 m. |
| 10:25 m. | 10:39 m. | 11:15 m. | 11:30 m. | 11:15 m. | 11:30 m. |
| 11:00 m. | 11:14 m. | 12:00 m. | 12:15 m. | 12:00 m. | 12:15 m. |
| 11:30 m. | 11:44 m. | 12:23 m. | 12:38 m. | 12:23 m. | 12:38 m. |
| 11:50 m. | 12:04 m. | 12:45 m. | 13:00 m. | 12:45 m. | 13:00 m. |
| 12:35 m. | 12:49 m. | 1:30 m. | 1:45 m. | 1:30 m. | 1:45 m. |
| 1:00 m. | 1:14 m. | 1:53 m. | 2:08 m. | 1:53 m. | 2:08 m. |
| 1:20 m. | 1:34 m. | 2:15 m. | 2:30 m. | 2:15 m. | 2:30 m. |
| 2:00 m. | 2:14 m. | 3:00 m. | 3:15 m. | 3:00 m. | 3:15 m. |
| 2:20 m. | 2:34 m. | 3:23 m. | 3:38 m. | 3:23 m. | 3:38 m. |
| 3:00 m. | 3:14 m. | 4:00 m. | 4:15 m. | 4:00 m. | 4:15 m. |
| 3:20 m. | 3:34 m. | 4:23 m. | 4:38 m. | 4:23 m. | 4:38 m. |
| 4:00 m. | 4:14 m. | 5:00 m. | 5:15 m. | 5:00 m. | 5:15 m. |
| 4:20 m. | 4:34 m. | 5:23 m. | 5:38 m. | 5:23 m. | 5:38 m. |
| 5:00 m. | 5:14 m. | 6:00 m. | 6:15 m. | 6:00 m. | 6:15 m. |
| 5:20 m. | 5:34 m. | 6:23 m. | 6:38 m. | 6:23 m. | 6:38 m. |
| 6:00 m. | 6:14 m. | 7:00 m. | 7:15 m. | 7:00 m. | 7:15 m. |
| 6:20 m. | 6:34 m. | 7:23 m. | 7:38 m. | 7:23 m. | 7:38 m. |
| 7:00 m. | 7:14 m. | 8:00 m. | 8:15 m. | 8:00 m. | 8:15 m. |
| 7:20 m. | 7:34 m. | 8:23 m. | 8:38 m. | 8:23 m. | 8:38 m. |
| 8:00 m. | 8:14 m. | 9:00 m. | 9:15 m. | 9:00 m. | 9:15 m. |
| 8:20 m. | 8:34 m. | 9:23 m. | 9:38 m. | 9:23 m. | 9:38 m. |
| 9:00 m. | 9:14 m. | 10:00 m. | 10:15 m. | 10:00 m. | 10:15 m. |
| 9:20 m. | 9:34 m. | 10:23 m. | 10:38 m. | 10:23 m. | 10:38 m. |
| 10:00 m. | 10:14 m. | 11:00 m. | 11:15 m. | 11:00 m. | 11:15 m. |
| 10:20 m. | 10:34 m. | 11:23 m. | 11:38 m. | 11:23 m. | 11:38 m. |

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, ex a copio os

| C. Sodré | | P. Arcos | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 8:50 m. | 9:04 m. | 8:52 m. | 9:06 m. | 8:52 m. | 9:06 m. |
| 9:45 m. | 10:00 m. | 9:47 m. | 10:11 m. | 9:47 m. | 10:11 m. |
| 10:30 m. | 10:44 m. | 10:32 m. | 10:46 m. | 10:32 m. | 10:46 m. |

Mais os de Cascaes, excepto os a

| C. Sodré | | Cascaes | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 6:15 m. | 6:29 m. | 6:18 m. | 6:32 m. | 6:18 m. | 6:32 m. |
| 6:45 m. | 6:59 m. | 6:48 m. | 6:52 m. | 6:48 m. | 6:52 m. |
| 7:15 m. | 7:29 m. | 7:18 m. | 7:22 m. | 7:18 m. | 7:22 m. |
| 7:45 m. | 7:59 m. | 7:48 m. | 7:52 m. | 7:48 m. | 7:52 m. |
| 8:15 m. | 8:29 m. | 8:18 m. | 8:22 m. | 8:18 m. | 8:22 m. |
| 8:45 m. | 8:59 m. | 8:48 m. | 8:52 m. | 8:48 m. | 8:52 m. |
| 9:15 m. | 9:29 m. | 9:18 m. | 9:22 m. | 9:18 m. | 9:22 m. |
| 9:45 m. | 9:59 m. | 9:48 m. | 9:52 m. | 9:48 m. | 9:52 m. |
| 10:15 m. | 10:29 m. | 10:18 m. | 10:22 m. | 10:18 m. | 10:22 m. |
| 10:45 m. | 10:59 m. | 10:48 m. | 10:52 m. | 10:48 m. | 10:52 m. |
| 11:15 m. | 11:29 m. | 11:18 m. | 11:22 m. | 11:18 m. | 11:22 m. |
| 11:45 m. | 11:59 m. | 11:48 m. | 11:52 m. | 11:48 m. | 11:52 m. |
| 12:15 m. | 12:29 m. | 12:18 m. | 12:22 m. | 12:18 m. | 12:22 m. |
| 12:45 m. | 12:59 m. | 12:48 m. | 12:52 m. | 12:48 m. | 12:52 m. |
| 1:15 m. | 1:29 m. | 1:18 m. | 1:22 m. | 1:18 m. | 1:22 m. |
| 1:45 m. | 1:59 m. | 1:48 m. | 1:52 m. | 1:48 m. | 1:52 m. |
| 2:15 m. | 2:29 m. | 2:18 m. | 2:22 m. | 2:18 m. | 2:22 m. |
| 2:45 m. | 2:59 m. | 2:48 m. | 2:52 m. | 2:48 m. | 2:52 m. |
| 3:15 m. | 3:29 m. | 3:18 m. | 3:22 m. | 3:18 m. | 3:22 m. |
| 3:45 m. | 3:59 m. | 3:48 m. | 3:52 m. | 3:48 m. | 3:52 m. |
| 4:15 m. | 4:29 m. | 4:18 m. | 4:22 m. | 4:18 m. | 4:22 m. |
| 4:45 m. | 4:59 m. | 4:48 m. | 4:52 m. | 4:48 m. | 4:52 m. |
| 5:15 m. | 5:29 m. | 5:18 m. | 5:22 m. | 5:18 m. | 5:22 m. |
| 5:45 m. | 5:59 m. | 5:48 m. | 5:52 m. | 5:48 m. | 5:52 m. |
| 6:15 m. | 6:29 m. | 6:18 m. | 6:22 m. | 6:18 m. | 6:22 m. |
| 6:45 m. | 6:59 m. | 6:48 m. | 6:52 m. | 6:48 m. | 6:52 m. |
| 7:15 m. | 7:29 m. | 7:18 m. | 7:22 m. | 7:18 m. | 7:22 m. |
| 7:45 m. | 7:59 m. | 7:48 m. | 7:52 m. | 7:48 m. | 7:52 m. |
| 8:15 m. | 8:29 m. | 8:18 m. | 8:22 m. | 8:18 m. | 8:22 m. |
| 8:45 m. | 8:59 m. | 8:48 m. | 8:52 m. | 8:48 m. | 8:52 m. |
| 9:15 m. | 9:29 m. | 9:18 m. | 9:22 m. | 9:18 m. | 9:22 m. |
| 9:45 m. | 9:59 m. | 9:48 m. | 9:52 m. | 9:48 m. | 9:52 m. |
| 10:15 m. | 10:29 m. | 10:18 m. | 10:22 m. | 10:18 m. | 10:22 m. |
| 10:45 m. | 10:59 m. | 10:48 m. | 10:52 m. | 10:48 m. | 10:52 m. |
| 11:15 m. | 11:29 m. | 11:18 m. | 11:22 m. | 11:18 m. | 11:22 m. |
| 11:45 m. | 11:59 m. | 11:48 m. | 11:52 m. | 11:48 m. | 11:52 m. |
| 12:15 m. | 12:29 m. | 12:18 m. | 12:22 m. | 12:18 m. | 12:22 m. |
| 12:45 m. | 12:59 m. | 12:48 m. | 12:52 m. | 12:48 m. | 12:52 m. |

| Lisboa-Rocio Queluz | | Lisboa-Rocio | |
|---------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9:50 m. | 10:04 m. | 10:33 m. | 10:47 m. |
| 11:50 m. | 12:04 m. | 12:33 m. | 12:47 m. |
| 1:50 m. | 2:04 m. | 2:33 m. | 2:47 m. |
| 3:50 m. | 4:04 m. | 4:33 m. | 4:47 m. |
| 5:50 m. | 6:04 m. | 6:33 m. | 6:47 m. |
| 7:50 m. | 8:04 m. | 8:33 m. | 8:47 m. |
| 9:50 m. | 10:04 m. | 10:33 m. | 10:47 m. |

| Lisboa-Rocio Cacem | | Lisboa-Rocio | |
|--------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9:50 m. | 10:04 m. | 10:33 m. | 10:47 m. |
| 11:50 m. | 12:04 m. | 12:33 m. | 12:47 m. |
| 1:50 m. | 2:04 m. | 2:33 m. | 2:47 m. |
| 3:50 m. | 4:04 m. | 4:33 m. | 4:47 m. |
| 5:50 m. | 6:04 m. | 6:33 m. | 6:47 m. |
| 7:50 m. | 8:04 m. | 8:33 m. | 8:47 m. |
| 9:50 m. | 10:04 m. | 10:33 m. | 10:47 m. |

| Lisboa-Rocio Cintra | | Lisboa-Rocio | |
|---------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 6:25 m. | 6:39 m. | 6:40 m. | 6:54 m. |
| 7:25 m. | 7:39 m. | 7:40 m. | 7:54 m. |
| 8:25 m. | 8:39 m. | 8:40 m. | 8:54 m. |
| 9:25 m. | 9:39 m. | 9:40 m. | 9:54 m. |
| 10:25 m. | 10:39 m. | 10:40 m. | 10:54 m. |
| 11:25 m. | 11:39 m. | 11:40 m. | 11:54 m. |
| 12:25 m. | 12:39 m. | 12:40 m. | 12:54 m. |
| 1:25 m. | 1:39 m. | 1:40 m. | 1:54 m. |
| 2:25 m. | 2:39 m. | 2:40 m. | 2:54 m. |
| 3:25 m. | 3:39 m. | 3:40 m. | 3:54 m. |
| 4:25 m. | 4:39 m. | 4:40 m. | 4:54 m. |
| 5:25 m. | 5:39 m. | 5:40 m. | 5:54 m. |
| 6:25 m. | 6:39 m. | 6:40 m. | 6:54 m. |
| 7:25 m. | 7:39 m. | 7:40 m. | 7:54 m. |
| 8:25 m. | 8:39 m. | 8:40 m. | 8:54 m. |
| 9:25 m. | 9:39 m. | 9:40 m. | 9:54 m. |
| 10:25 m. | 10:39 m. | 10:40 m. | 10:54 m. |
| 11:25 m. | 11:39 m. | 11:40 m. | 11:54 m. |
| 12:25 m. | 12:39 m. | 12:40 m. | 12:54 m. |

| Lisboa-Rocio Sacavem | | Lisboa-Rocio | |
|----------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7:10 m. | 7:24 m. | 7:22 m. | 7:36 m. |
| 8:10 m. | 8:24 m. | 8:22 m. | 8:36 m. |
| 9:10 m. | 9:24 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 10:10 m. | 10:24 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 11:10 m. | 11:24 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 12:10 m. | 12:24 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |
| 1:10 m. | 1:24 m. | 1:22 m. | 1:36 m. |
| 2:10 m. | 2:24 m. | 2:22 m. | 2:36 m. |
| 3:10 m. | 3:24 m. | 3:22 m. | 3:36 m. |
| 4:10 m. | 4:24 m. | 4:22 m. | 4:36 m. |
| 5:10 m. | 5:24 m. | 5:22 m. | 5:36 m. |
| 6:10 m. | 6:24 m. | 6:22 m. | 6:36 m. |
| 7:10 m. | 7:24 m. | 7:22 m. | 7:36 m. |
| 8:10 m. | 8:24 m. | 8:22 m. | 8:36 m. |
| 9:10 m. | 9:24 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 10:10 m. | 10:24 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 11:10 m. | 11:24 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 12:10 m. | 12:24 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |

| Lisboa-Rocio Povoia | | Lisboa-Rocio | |
|---------------------|---------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 12:42 m. | 1:00 m. | 7:22 m. | 8:20 m. |
| 4:02 m. | 4:20 m. | 8:22 m. | 9:20 m. |
| 5:02 m. | 5:20 m. | 9:22 m. | 10:20 m. |

| Lisboa-Rocio V. Franca | | Lisboa-Rocio | |
|------------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 4:42 m. | 5:00 m. | 5:22 m. | 6:20 m. |
| 5:42 m. | 6:00 m. | 6:22 m. | 7:20 m. |
| 6:42 m. | 7:00 m. | 7:22 m. | 8:20 m. |
| 7:42 m. | 8:00 m. | 8:22 m. | 9:20 m. |
| 8:42 m. | 9:00 m. | 9:22 m. | 10:20 m. |
| 9:42 m. | 10:00 m. | 10:22 m. | 11:20 m. |
| 10:42 m. | 11:00 m. | 11:22 m. | 12:20 m. |
| 11:42 m. | 12:00 m. | 12:22 m. | 1:20 m. |
| 12:42 m. | 1:00 m. | 1:22 m. | 2:20 m. |

| Lisboa-Rocio Setil | | Lisboa-Rocio | |
|--------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5:00 m. | 5:14 m. | 5:22 m. | 5:36 m. |
| 6:00 m. | 6:14 m. | 6:22 m. | 6:36 m. |
| 7:00 m. | 7:14 m. | 7:22 m. | 7:36 m. |
| 8:00 m. | 8:14 m. | 8:22 m. | 8:36 m. |
| 9:00 m. | 9:14 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 10:00 m. | 10:14 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 11:00 m. | 11:14 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 12:00 m. | 12:14 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |

| Lisboa-Rocio Santarem | | Lisboa-Rocio | |
|-----------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7:40 m. | 7:54 m. | 8:22 m. | 8:36 m. |
| 8:40 m. | 8:54 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 9:40 m. | 9:54 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 10:40 m. | 10:54 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 11:40 m. | 11:54 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |

| Setil Santarem | | Setil | |
|----------------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7:40 m. | 8:10 m. | 8:40 m. | 9:10 m. |
| 8:40 m. | 9:10 m. | 9:40 m. | 10:10 m. |
| 9:40 m. | 10:10 m. | 10:40 m. | 11:10 m. |
| 10:40 m. | 11:10 m. | 11:40 m. | 12:10 m. |
| 11:40 m. | 12:10 m. | 12:40 m. | 1:10 m. |

| Setil Entrancamento | | Setil | |
|---------------------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7:40 m. | 8:10 m. | 8:40 m. | 9:10 m. |
| 8:40 m. | 9:10 m. | 9:40 m. | 10:10 m. |
| 9:40 m. | 10:10 m. | 10:40 m. | 11:10 m. |
| 10:40 m. | 11:10 m. | 11:40 m. | 12:10 m. |
| 11:40 m. | 12:10 m. | 12:40 m. | 1:10 m. |

| Lisboa-Rocio Pampilhosa | | Lisboa-Rocio | |
|-------------------------|----------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 9:15 m. | 9:29 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 10:15 m. | 10:29 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 11:15 m. | 11:29 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 12:15 m. | 12:29 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |
| 1:15 m. | 1:29 m. | 1:22 m. | 1:36 m. |
| 2:15 m. | 2:29 m. | 2:22 m. | 2:36 m. |
| 3:15 m. | 3:29 m. | 3:22 m. | 3:36 m. |
| 4:15 m. | 4:29 m. | 4:22 m. | 4:36 m. |
| 5:15 m. | 5:29 m. | 5:22 m. | 5:36 m. |
| 6:15 m. | 6:29 m. | 6:22 m. | 6:36 m. |
| 7:15 m. | 7:29 m. | 7:22 m. | 7:36 m. |
| 8:15 m. | 8:29 m. | 8:22 m. | 8:36 m. |
| 9:15 m. | 9:29 m. | 9:22 m. | 9:36 m. |
| 10:15 m. | 10:29 m. | 10:22 m. | 10:36 m. |
| 11:15 m. | 11:29 m. | 11:22 m. | 11:36 m. |
| 12:15 m. | 12:29 m. | 12:22 m. | 12:36 m. |

| | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Lisboa | | Porto | | Lisboa | |
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 7:00 m. | 7:14 m. | 7:47 m. | 8:01 m. | 8:47 m. | 9:01 m. |
| 8:00 m. | 8:14 m. | 8:47 m. | 9:01 m. | 9:47 m. | 10:01 m. |
| 9:00 m. | 9:14 m. | 9:47 m. | 10:01 m. | 10:47 m. | 11:01 m. |
| 10:00 m. | 10:14 m. | 10:47 m. | 11:01 m. | 11:47 m. | 12:01 m. |
| 11: | | | | | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de Março sairá o paquete **Danube** para

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Prinzregent**. Sairá a 13 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 1 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 13 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 8 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bremen e Hamburgo, vapor allemão **São Paulo**. Sairá a 8 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 7 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 6 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, Genova, Leorne, Napoles, Sicilia, Trieste e Veneza, vapor inglez **Falernian**. Esperado a 3 de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sairá a 2 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Iquitos, (via S. Vicente) vapor inglez **Napo**. Sairá a 20 de março. Agentes Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Douro**. Espera-se a 3 de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Lista**. Sairá a 2 de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 7 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 13 de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 7 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sairá a 17 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Inventor**. Sairá a 8 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Santos**. Sairá a 10 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Bahia**. Sairá a 15 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Sevilha, Malaga, S. Felin de Quixolas, Barcelona e Nova York, vapor inglez **Athalie**. Espera-se a 5 ou 6 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sairá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oruba**. Sairá a 8 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Mappas estatísticos do tráfego dos Caminhos de Ferro Portuguezes de interesse geral, em leito proprio
no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1903

| | |
|---|----|
| N.º 1 — Caminhos de Ferro do Norte e Leste | 2 |
| N.º 2 — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste | 4 |
| N.º 3 — Caminho de Ferro do Minho | 6 |
| N.º 4 — Caminho de Ferro do Douro | 8 |
| N.º 5 — Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão (via reduzida)..... | 10 |
| N.º 6 — Ramal de Caceres | 12 |
| N.º 7 — Caminho de Ferro da Beira Alta..... | 14 |
| N.º 8 — Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida) | 16 |
| N.º 9 — Ramal de Coimbra..... | 18 |
| N.º 10 — Caminho de Ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras | 20 |
| N.º 11 — Caminho de Ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos | 22 |
| N.º 12 — Caminho de Ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida) | 24 |
| N.º 13 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica | 26 |
| N.º 14 — Ramal de Cascaes | 28 |
| N.º 15 — Linha urbana de Lisboa | 30 |
| N.º 16 — Caminho de Ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida) | 32 |
| N.º 17 — Caminho de Ferro da Beira Baixa..... | 34 |
| N.º 18 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado..... | 36 |
| N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias..... | 38 |
| N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias | 40 |
| N.º 21 — Resumo de todas as linhas ferreas..... | 42 |

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Teborda*.

CAMINHOS DE FERRO

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transitto | De sello | | |
| 1877... | 503 | 67:949 | 164:930 | 709:054 | 941:933 | 11:883 | 289:193 | 47:099\$800 | -3- | 819:942\$660 | 122:043\$340 |
| 1878... | 506 | 74:845 | 175:246 | 708:465 | 958:556 | 11:650 | 284:969 | 48:646\$990 | -3- | 850:472\$678 | 140:718\$922 |
| 1879... | 506 | 69:734 | 171:323 | 692:113 | 933:170 | 13:411 | 314:085 | 49:062\$428 | -3- | 829:459\$427 | 170:117\$376 |
| 1880... | 506 | 75:517 | 176:224 | 695:902 | 947:643 | 17:123 | 369:500 | 50:875\$317 | -3- | 863:590\$553 | 172:617\$658 |
| 1881... | 506 | 80:380 | 193:031 | 692:974 | 966:385 | 16:582 | 380:363 | 51:232\$939 | -3- | 878:367\$949 | 164:198\$895 |
| 1882... | 506 | 91:559 | 237:326 | 679:714 | 1.008:599 | 15:760 | 428:363 | 54:166\$013 | -3- | 941:426\$111 | 172:379\$361 |
| 1883... | 506 | 96:343 | 264:551 | 673:963 | 1.034:857 | 17:954 | 419:017 | 54:574\$928 | -3- | 938:820\$717 | 170:860\$349 |
| 1884... | 506 | 97:049 | 274:276 | 629:595 | 1.000:920 | 20:243 | 420:644 | 54:270\$731 | -3- | 930:830\$854 | 176:015\$066 |
| 1885... | 506 | 93:420 | 280:437 | 649:579 | 1.023:436 | 18:233 | 458:776 | 52:230\$588 | -3- | 901:486\$477 | 160:235\$160 |
| 1886... | 506 | 112:368 | 267:826 | 762:949 | 1.143:143 | 20:434 | 497:185 | 61:808\$602 | 10:422\$430 | 1.057:285\$498 | 198:717\$584 |
| 1887... | 506 | 108:974 | 238:794 | 869:056 | 1.216:824 | 23:981 | 482:527 | 63:117\$320 | 10:243\$070 | 1.066:354\$094 | 212:576\$921 |
| 1888... | 506 | 140:570 | 284:950 | 1.056:607 | 1.482:127 | 24:352 | 533:306 | 66:035\$491 | 10:908\$740 | 1.123:813\$957 | 219:250\$526 |
| 1889... | 506 | 146:863 | 316:707 | 1.165:001 | 1.628:571 | 24:529 | 596:576 | 67:698\$405 | 11:115\$670 | 1.175:368\$848 | 213:462\$370 |
| 1890... | 506 | 141:220 | 311:563 | 1.223:909 | 1.676:692 | 27:650 | 766:608 | 67:465\$750 | 18:371\$840 | 1.158:439\$576 | 219:349\$857 |
| 1891... | 506 | 125:534 | 307:891 | 1.148:522 | 1.581:947 | 26:585 | 535:357 | 69:743\$620 | 32:969\$780 | 1.201:726\$413 | 219:616\$090 |
| 1892... | 506 | 115:084 | 275:755 | 1.100:533 | 1.491:872 | 23:276 | 534:432 | 63:967\$850 | 29:253\$370 | 1.111:083\$874 | 191:710\$733 |
| 1893... | 506 | 114:552 | 274:481 | 1.095:449 | 1.484:482 | 25:453 | 494:080 | 67:656\$842 | 29:562\$250 | 1.101:638\$412 | 199:597\$642 |
| 1894... | 506 | 118:787 | 281:650 | 1.193:298 | 1.593:735 | 24:433 | 521:203 | 64:583\$409 | 28:640\$280 | 1.092:414\$561 | 199:379\$243 |
| 1895... | 506 | 118:679 | 293:131 | 1.250:489 | 1.662:299 | 35:022 | 574:223 | 66:506\$091 | 32:047\$600 | 1.133:259\$140 | 201:284\$784 |
| 1896... | 506 | 139:062 | 327:163 | 1.336:615 | 1.802:840 | 24:613 | 629:681 | 66:964\$291 | 35:436\$060 | 1.144:380\$269 | 192:268\$479 |
| 1897... | 506 | 103:369 | 411:495 | 1.497:209 | 2.012:073 | 26:322 | 615:800 | 68:931\$890 | 37:017\$050 | 1.166:763\$740 | 208:428\$249 |
| 1898... | 506 | 130:795 | 384:060 | 1.598:085 | 2.112:940 | 34:058 | 651:968 | 72:738\$311 | 38:518\$940 | 1.226:301\$406 | 235:784\$464 |
| 1899... | 506 | 124:420 | 350:667 | 1.482:953 | 1.958:040 | 32:647 | 807:224 | 76:337\$366 | 41:476\$040 | 1.291:608\$807 | 241:489\$808 |
| 1900... | 506 | 124:655 | 351:331 | 1.485:767 | 1.961:753 | 31:985 | 898:673 | 78:881\$439 | 50:123\$370 | 1.335:821\$713 | 251:458\$966 |
| 1901... | 506 | 127:731 | 357:338 | 1.494:376 | 1.979:445 | 32:920 | 849:029 | 81:592\$961 | 49:404\$570 | 1.383:910\$291 | 254:839\$548 |
| 1902... | 506 | 164:556 | 462:815 | 1.943:821 | 2.571:192 | 52:458 | 1.254:528 | 86:321\$882 | 50:364\$866 | 1.464:988\$638 | 282:252\$293 |
| 1903... | 506 | 186:912 | 525:690 | 2.207:900 | 2.920:502 | 47:044 | 1.390:175 | 87:707\$691 | 51:170\$040 | 1.490:201\$335 | 286:120\$952 |
| Somma | 13:659 | 3.090:927 | 7.960:651 | 30.043:898 | 41.095:476 | 680:601 | 15.997:485 | 1.740:218\$945 | 567:045\$860 | 29.679:758\$028 | 5.476:774\$636 |

Observações. — Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275¹/₆; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do norte, o á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do norte, na extensão de 225¹/₃36. Em 5 de novembro de 1877 3¹/₃632, ficando as linhas de leste e norte em completa exploração e com a extensão total de 505¹/₆168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, só abriu á circulação em 29 de agosto de 1893.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a estas linhas do norte e leste na propor

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. —

DO NORTE E LESTE

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Productos líquidos (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesas de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e o recetado trafego |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|------------------------|------------------------------|--|--|--------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totais do trafego | Fora do trafego (a) | Totais | | | | | | |
| 919:567\$610 | 1.861:553\$610 | 19:619\$145 | 1.881:172\$755 | 569:604\$339 | 1.291:949\$271 | 3:700\$902 | 2:568\$488 | 1:132\$414 | 0,31 |
| 875:735\$353 | 1.866:926\$953 | 27:391\$855 | 1.894:318\$808 | 598:497\$872 | 1.268:429\$081 | 3:689\$579 | 2:506\$777 | 1:182\$802 | 0,32 |
| 958:856\$762 | 1.958:433\$565 | 16:159\$390 | 1.974:592\$955 | 597:507\$568 | 1.360:925\$997 | 3:870\$423 | 2:689\$578 | 1:180\$845 | 0,31 |
| 1.026:236\$283 | 2.062:444\$494 | 8:872\$089 | 2.071:316\$583 | 633:612\$590 | 1.428:831\$904 | 4:075\$975 | 2:823\$776 | 1:252\$199 | 0,31 |
| 1.048:552\$125 | 2.091:118\$969 | 97:590\$186 | 2.188:709\$155 | 663:234\$105 | 1.427:884\$864 | 4:132\$646 | 2:821\$907 | 1:310\$739 | 0,32 |
| 1.062:639\$786 | 2.176:445\$258 | 34:642\$007 | 2.211:087\$265 | 760:933\$465 | 1.415:511\$793 | 4:301\$275 | 2:797\$454 | 1:503\$821 | 0,35 |
| 1.070:175\$975 | 2.179:857\$041 | 23:888\$967 | 2.203:746\$008 | 710:816\$212 | 1.469:040\$829 | 4:308\$018 | 2:903\$243 | 1:404\$775 | 0,33 |
| 1.106:094\$712 | 2.212:940\$632 | 18:936\$493 | 2.231:877\$125 | 687:526\$100 | 1.525:414\$532 | 4:373\$400 | 3:014\$653 | 1:358\$747 | 0,31 |
| 1.112:501\$603 | 2.174:223\$240 | 48:458\$542 | 2.222:681\$782 | 663:140\$821 | 1.511:082\$419 | 4:296\$884 | 2:986\$329 | 1:310\$555 | 0,31 |
| 1.167:469\$972 | 2.423:473\$054 | 59:218\$213 | 2.482:691\$267 | 720:377\$231 | 1.703:095\$823 | 4:789\$472 | 3:365\$802 | 1:423\$670 | 0,30 |
| 1.163:274\$659 | 2.442:205\$674 | 55:485\$793 | 2.497:691\$467 | 735:594\$429 | 1.706:611\$245 | 4:826\$493 | 3:372\$749 | 1:453\$744 | 0,30 |
| 1.214:349\$955 | 2.557:414\$438 | 38:994\$715 | 2.596:409\$153 | 730:990\$533 | 1.826:423\$905 | 5:054\$179 | 3:609\$533 | 1:444\$646 | 0,28 |
| 1.309:472\$857 | 2.698:304\$075 | 61:798\$734 | 2.760:102\$809 | 899:108\$733 | 1.799:195\$342 | 5:332\$617 | 3:555\$722 | 1:776\$895 | 0,33 |
| 1.320:948\$822 | 2.698:738\$255 | 7:165\$807 | 2.705:904\$062 | 944:003\$055 | 1.754:735\$200 | 5:333\$472 | 3:467\$856 | 1:865\$616 | 0,35 |
| 1.034:307\$461 | 2.455:649\$994 | 35:208\$426 | 2.490:858\$420 | 955:135\$089 | 1.500:514\$905 | 4:853\$063 | 2:965\$444 | 1:887\$619 | 0,39 |
| 1.104:104\$215 | 2.406:898\$822 | 9:953\$751 | 2.416:852\$573 | 851:432\$005 | 1.555:466\$817 | 4:756\$717 | 3:074\$045 | 1:682\$672 | 0,35 |
| 1.157:335\$139 | 2.458:571\$193 | 20:856\$681 | 2.479:427\$874 | 829:012\$591 | 1.629:558\$602 | 4:858\$836 | 3:220\$471 | 1:638\$365 | 0,34 |
| 1.139:910\$617 | 2.431:704\$421 | 13:794\$471 | 2.445:498\$892 | 869:013\$224 | 1.562:691\$197 | 4:805\$740 | 3:088\$323 | 1:717\$417 | 0,36 |
| 1.193:447\$697 | 2.527:991\$621 | 15:114\$011 | 2.543:105\$632 | 864:292\$521 | 1.663:759\$100 | 4:996\$030 | 3:288\$061 | 1:707\$969 | 0,34 |
| 1.224:040\$612 | 2.560:689\$360 | 28:171\$930 | 2.588:861\$290 | 853:480\$651 | 1.707:208\$709 | 5:060\$651 | 3:373\$930 | 1:686\$721 | 0,33 |
| 1.313:095\$625 | 2.688:287\$614 | 13:795\$408 | 2.702:083\$022 | 948:348\$921 | 1.739:938\$698 | 5:312\$821 | 3:438\$614 | 1:874\$207 | 0,35 |
| 1.415:792\$507 | 2.877:878\$377 | 16:069\$214 | 2.893:947\$591 | 994:313\$828 | 1.883:564\$549 | 5:687\$506 | 3:722\$459 | 1:965\$047 | 0,34 |
| 1.512:513\$645 | 3.045:612\$260 | 17:518\$719 | 3.063:130\$979 | 1.001:829\$685 | 2.043:782\$575 | 6:018\$995 | 4:039\$095 | 1:979\$900 | 0,32 |
| 1.625:862\$682 | 3.213:143\$361 | 13:761\$471 | 3.226:904\$832 | 1.121:333\$211 | 2.091:810\$150 | 6:350\$085 | 4:134\$012 | 2:216\$073 | 0,35 |
| 1.723:974\$856 | 3.362:724\$695 | 11:344\$125 | 3.374:068\$820 | 1.199:755\$499 | 2.162:969\$196 | 6:645\$700 | 4:274\$642 | 2:371\$058 | 0,35 |
| 1.764:329\$254 | 3.511:570\$185 | 7:545\$756 | 3.519:115\$941 | 1.196:380\$981 | 2.315:189\$204 | 6:939\$862 | 4:575\$472 | 2:364\$390 | 0,34 |
| 1.884:341\$400 | 3.660:663\$687 | 6:833\$633 | 3.667:497\$320 | 1.238:346\$264 | 2.422:317\$423 | 7:234\$513 | 4:787\$188 | 2:447\$324 | 0,34 |
| 33.448:932\$184 | 68.605:464\$848 | 728:189\$532 | 69.333:654\$380 | 22.837:561\$523 | 45.767:903\$325 | | | | |

aproximada de 36 kilometros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta a circulação toda a linha de troço entre Estarreja e Villa Nova de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura abriu a exploração a 5.ª secção da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de está assente dupla via, cujo estabelecimento foi autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta a exploração por troços, o ultimo

ção do seu rendimento collectavel.

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHOS DE FERRO

| Annos | Numero de ki- lometros ex- plorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias | | Impostos | | Rendimen | |
|---------|---|-----------------------|------------|------------|-----------|----------------------|-----------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------------------|
| | | | | | | Numero de toneladas | | | | | |
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros (a) | Grande velocidade (a) |
| 1877... | 312 | 9:266 | 34:528 | 133:610 | 177:404 | 6:384 | 102:071 | 17:220\$116 | -5- | 146:172\$047 | 29:878\$241 |
| 1878... | 319 | 8:935 | 35:000 | 131:046 | 174:981 | 5:463 | 88:463 | 16:375\$652 | -5- | 148:200\$817 | 26:875\$762 |
| 1879... | 322 | 10:567 | 38:603 | 136:868 | 186:038 | 4:417 | 117:199 | 16:223\$996 | -5- | 136:081\$317 | 25:063\$049 |
| 1880... | 322 | 11:863 | 40:256 | 135:391 | 187:510 | 4:007 | 111:465 | 20:215\$959 | -5- | 131:389\$659 | 21:903\$403 |
| 1881... | 322 | 13:911 | 41:358 | 139:394 | 194:663 | 4:010 | 120:741 | 18:949\$731 | -5- | 137:247\$046 | 20:701\$563 |
| 1882... | 322 | 14:635 | 42:297 | 144:066 | 200:998 | 4:337 | 121:171 | 21:159\$744 | -5- | 148:663\$523 | 24:692\$545 |
| 1883... | 322 | 15:258 | 44:002 | 145:249 | 204:509 | 4:539 | 100:782 | 21:191\$317 | -5- | 149:834\$751 | 27:307\$071 |
| 1884... | 322 | 15:302 | 44:710 | 154:049 | 214:061 | 5:081 | 112:289 | 21:893\$866 | -5- | 149:019\$208 | 28:740\$729 |
| 1885... | 322 | 16:380 | 45:743 | 164:539 | 226:662 | 5:428 | 132:566 | 22:155\$324 | -5- | 163:317\$172 | 31:979\$633 |
| 1886... | 322 | 18:686 | 51:336 | 166:121 | 236:143 | 6:139 | 135:649 | 21:206\$205 | 3:250\$940 | 163:534\$420 | 36:423\$349 |
| 1887... | 335 | 18:827 | 51:290 | 164:264 | 234:381 | 5:928 | 137:634 | 22:383\$185 | 3:237\$830 | 161:102\$855 | 35:518\$560 |
| 1888... | 350 | 19:476 | 54:847 | 186:214 | 260:537 | 6:646 | 140:605 | 22:816\$668 | 3:329\$690 | 169:924\$662 | 39:876\$390 |
| 1889... | 418 | 27:918 | 65:513 | 231:437 | 324:868 | 7:705 | 157:208 | 27:720\$547 | 3:841\$010 | 227:376\$380 | 52:343\$845 |
| 1890... | 475 | 30:570 | 67:769 | 242:576 | 340:915 | 8:405 | 158:303 | 28:714\$224 | 5:996\$140 | 255:650\$447 | 62:736\$854 |
| 1891... | 475 | 31:347 | 76:403 | 244:183 | 351:933 | 9:761 | 161:113 | 30:496\$859 | 12:666\$220 | 265:596\$403 | 75:444\$813 |
| 1892... | 475 | 30:381 | 74:378 | 249:870 | 354:629 | 9:165 | 166:073 | 30:372\$402 | 12:373\$950 | 255:073\$078 | 67:320\$018 |
| 1893... | 475 | 31:719 | 74:849 | 252:007 | 358:575 | 9:121 | 168:488 | 30:153\$816 | 12:935\$690 | 259:781\$409 | 68:028\$756 |
| 1894... | 475 | 31:922 | 71:215 | 235:188 | 338:325 | 8:582 | 182:891 | 30:600\$324 | 12:821\$240 | 249:500\$001 | 65:458\$163 |
| 1895... | 475 | 31:677 | 71:886 | 251:284 | 354:847 | 8:177 | 179:297 | 30:342\$062 | 13:319\$180 | 253:954\$012 | 64:358\$846 |
| 1896... | 475 | 33:236 | 75:946 | 271:870 | 381:052 | 7:719 | 188:986 | 31:714\$306 | 14:771\$710 | 269:348\$420 | 63:324\$099 |
| 1897... | 475 | 36:481 | 83:255 | 295:265 | 414:941 | 9:832 | 215:868 | 35:505\$517 | 16:256\$860 | 299:755\$131 | 73:075\$623 |
| 1898... | 475 | 38:246 | 89:083 | 325:405 | 452:734 | 11:644 | 240:820 | 37:784\$009 | 17:627\$250 | 315:952\$890 | 84:844\$249 |
| 1899... | 475 | 38:471 | 92:203 | 354:666 | 485:340 | 12:103 | 251:546 | 36:942\$860 | 18:902\$940 | 321:389\$626 | 87:985\$904 |
| 1900... | 485 | 41:486 | 96:463 | 373:712 | 511:661 | 12:514 | 289:833 | 38:768\$475 | 23:686\$330 | 336:568\$725 | 88:413\$050 |
| 1901... | 488 | 43:182 | 101:334 | 390:081 | 534:597 | 14:228 | 334:864 | 43:461\$600 | 24:864\$760 | 356:302\$789 | 96:083\$130 |
| 1902... | 510 | 44:335 | 105:037 | 392:551 | 541:923 | 15:673 | 372:929 | 48:706\$775 | 27:282\$665 | 368:667\$476 | 107:374\$589 |
| 1903... | 518 | 48:647 | 124:113 | 456:520 | 629:280 | 17:502 | 386:631 | 51:879\$000 | 29:551\$315 | 403:486\$170 | 119:999\$874 |
| Somma | 11:061 | 712:724 | 1:793:417 | 6:367:366 | 8:873:507 | 224:510 | 4:875:485 | 774:954\$539 | 256:715\$720 | 6:242:890\$434 | 1:525:752\$108 |

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

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes á via fluvial, constantes do seguinte mappa:

| Annos | Passageiros | Grande velocidade | Pequena velocidade | Total | Annos | Passageiros | Grande velocidade | Pequena velocidade | Total |
|-----------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------|-----------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------|
| 1877..... | 24:520\$980 | 1:651\$885 | 3:169\$730 | 29:342\$595 | 1884..... | 26:306\$630 | 4:024\$370 | 8:407\$083 | 38:738\$683 |
| 1878..... | 23:367\$540 | 2:288\$617 | 4:007\$755 | 29:463\$912 | 1885..... | 29:256\$080 | 4:279\$950 | 8:390\$432 | 41:926\$462 |
| 1879..... | 23:561\$270 | 3:151\$180 | 6:046\$660 | 32:762\$110 | 1886..... | 29:092\$550 | 4:826\$700 | 8:577\$155 | 43:396\$465 |
| 1880..... | 22:480\$640 | 3:302\$915 | 6:337\$815 | 32:121\$370 | 1887..... | 27:715\$010 | 4:900\$825 | 9:334\$625 | 41:950\$465 |
| 1881..... | 21:640\$780 | 3:210\$381 | 6:160\$259 | 31:011\$420 | 1888..... | 26:246\$380 | 5:562\$560 | 9:841\$350 | 41:650\$290 |
| 1882..... | 26:381\$880 | 3:650\$341 | 7:090\$375 | 37:123\$596 | 1889..... | 30:330\$140 | 6:265\$943 | 11:297\$605 | 47:893\$688 |
| 1883..... | 26:085\$710 | 3:892\$410 | 8:067\$681 | 38:045\$801 | 1890..... | 32:489\$060 | 5:960\$781 | 12:175\$126 | 50:624\$967 |

Repartição de Caminhos de Ferro, 30 de novembro de 1904.==

DO SUL E SUESTE

tos (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)

| Pequena velocidade (a) | Totales do tráfego (a) | Fora do tráfego | Totales | Despesas de exploração | Produto líquido (tráfego) | Rendimento kilométrico total (tráfego) | Rendimento kilométrico líquido (tráfego) | Despesas de exploração por quilómetro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|---------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|---|---|--|---|
| 232:052\$131 | 408:102\$419 | 2:659\$660 | 410:762\$079 | 195:910\$373 | 212:192\$046 | 1:308\$021 | 680\$103 | 627\$918 | 0,48 |
| 214:477\$769 | 389:554\$348 | 1:118\$355 | 390:672\$703 | 212:667\$525 | 176:886\$823 | 1:221\$173 | 554\$504 | 666\$669 | 0,54 |
| 227:427\$938 | 388:572\$304 | 1:682\$580 | 390:254\$884 | 237:465\$863 | 151:106\$441 | 1:206\$745 | 469\$274 | 737\$471 | 0,61 |
| 322:579\$887 | 475:872\$949 | 2:469\$992 | 478:342\$941 | 227:016\$504 | 248:856\$445 | 1:477\$866 | 772\$846 | 705\$020 | 0,48 |
| 285:527\$480 | 443:476\$089 | 2:018\$660 | 445:494\$749 | 265:680\$003 | 177:796\$086 | 1:377\$254 | 552\$161 | 825\$093 | 0,60 |
| 275:939\$728 | 449:295\$796 | 1:790\$365 | 451:086\$161 | 264:241\$542 | 185:054\$254 | 1:395\$327 | 574\$702 | 820\$625 | 0,59 |
| 265:217\$791 | 442:359\$613 | 1:812\$295 | 444:171\$908 | 245:838\$022 | 196:521\$591 | 1:373\$787 | 610\$315 | 763\$472 | 0,55 |
| 267:362\$942 | 445:122\$879 | 1:275\$070 | 446:397\$949 | 255:450\$671 | 189:672\$208 | 1:382\$369 | 589\$044 | 793\$325 | 0,57 |
| 294:150\$781 | 489:447\$586 | 1:616\$740 | 491:064\$326 | 292:269\$577 | 197:178\$009 | 1:520\$023 | 612\$354 | 907\$669 | 0,60 |
| 286:824\$481 | 486:782\$250 | 3:425\$155 | 490:207\$405 | 249:701\$905 | 237:080\$345 | 1:511\$745 | 736\$274 | 775\$471 | 0,51 |
| 310:199\$135 | 506:820\$550 | 3:834\$290 | 510:654\$840 | 271:343\$125 | 235:477\$425 | 1:512\$896 | 702\$917 | 809\$979 | 0,53 |
| 310:172\$125 | 519:973\$177 | 1:206\$880 | 521:180\$057 | 313:372\$588 | 206:600\$589 | 1:485\$637 | 590\$287 | 895\$350 | 0,60 |
| 348:438\$783 | 628:159\$008 | 1:357\$115 | 629:516\$123 | 316:535\$757 | 311:623\$251 | 1:502\$772 | 745\$510 | 757\$262 | 0,50 |
| 327:600\$655 | 645:987\$956 | 1:001\$380 | 646:989\$336 | 427:637\$325 | 218:350\$631 | 1:359\$974 | 459\$685 | 900\$289 | 0,66 |
| 349:979\$475 | 691:020\$691 | 1:270\$680 | 692:291\$371 | 421:549\$739 | 269:470\$952 | 1:454\$780 | 567\$307 | 887\$473 | 0,61 |
| 368:963\$162 | 691:356\$258 | 1:992\$400 | 693:348\$658 | 439:909\$653 | 251:446\$605 | 1:455\$486 | 529\$361 | 926\$125 | 0,64 |
| 357:508\$709 | 685:318\$874 | 16:080\$165 | 701:399\$039 | 387:628\$419 | 297:690\$455 | 1:442\$776 | 626\$716 | 816\$060 | 0,56 |
| 383:437\$982 | 698:396\$146 | 19:707\$270 | 718:103\$416 | 394:634\$069 | 303:762\$077 | 1:470\$307 | 639\$499 | 830\$808 | 0,56 |
| 376:132\$555 | 694:445\$413 | 23:064\$285 | 717:509\$698 | 389:519\$485 | 304:925\$928 | 1:461\$990 | 641\$949 | 820\$041 | 0,55 |
| 391:066\$635 | 723:739\$154 | 1:619\$910 | 725:359\$064 | 400:794\$620 | 322:944\$534 | 1:523\$660 | 679\$883 | 843\$778 | 0,55 |
| 434:058\$836 | 806:889\$590 | 11:635\$340 | 818:524\$930 | 410:321\$251 | 396:568\$339 | 1:698\$714 | 834\$881 | 863\$534 | 0,51 |
| 461:456\$866 | 862:254\$005 | 35:845\$015 | 898:099\$020 | 452:223\$001 | 410:031\$004 | 1:815\$271 | 863\$223 | 952\$048 | 0,52 |
| 455:143\$451 | 864:518\$981 | 29:794\$565 | 894:313\$546 | 482:933\$989 | 381:584\$992 | 1:820\$039 | 803\$336 | 1:016\$703 | 0,56 |
| 489:036\$666 | 914:018\$441 | 28:679\$862 | 942:698\$303 | 552:636\$008 | 361:382\$433 | 1:884\$574 | 745\$118 | 1:139\$455 | 0,60 |
| 570:734\$322 | 1:023:120\$241 | 23:566\$545 | 1:046:686\$786 | 572:987\$414 | 450:132\$827 | 2:096\$557 | 922\$403 | 1:174\$154 | 0,56 |
| 672:904\$324 | 1:148:946\$389 | 15:194\$128 | 1:164:140\$517 | 676:130\$139 | 472:816\$250 | 2:330\$520 | 959\$059 | 1:371\$460 | 0,59 |
| 707:672\$186 | 1:231:158\$230 | 89:355\$325 | 1:320:513\$555 | 707:910\$398 | 523:247\$832 | 2:376\$753 | 1:010\$130 | 1:366\$623 | 0,57 |
| 9.986:066\$795 | 17.754:709\$337 | 325:074\$027 | 18.079:783\$364 | 10.064:308\$965 | 7.690:400\$372 | | | | |

| Designações | Datas da abertura à exploração | Distâncias | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| | | Aproximadas — Kilómetros | Exactas — Kilómetros | De aplicação — Kilómetros |
| Transporte | — | — | 353,17 | 354 |
| Ramal de Estremoz | | | | |
| De Casa Branca a Evora | 14-9-1863 | 26 | | |
| De Evora a Valle do Pereiro | 5-9-1871 | 24 | | |
| De Valle do Pereiro a Venda do Duque | 10-3-1873 | 8 | | |
| De Venda do Duque a Estremoz | 29-12-1873 | 20 | | |
| De Casa Branca a Estremoz | — | — | 78,18 | 79 |
| Linha do Sueste | | | | |
| De Beja a Quintos | 2-11-1869 | 19,30 | | |
| De Quintos a Serpa | 14-4-1878 | 9,73 | | |
| De Serpa a Pias | 14-2-1887 | 13,04 | | |
| De Pias a Moura | 27-12-1902 | 16,72 | | |
| De Beja a Moura | — | — | 58,79 | 59 |
| Ramal de Portimão | | | | |
| De Tunes a Algoz | 10-10-1899 | 12,21 | | |
| De Algoz a Poço Barreto | 19-3-1900 | | | |
| De Poço Barreto a Silves | 1-2-1902 | 5,13 | | |
| De Silves a Portimão | 15-2-1903 | 9,15 | | |
| De Tunes a Portimão | — | — | 26,49 | 26 |
| Total | — | — | 516,63 | 518 |

| Anos | Passageiros | Grande velocidade | Pequena velocidade | Total | Anos | Passageiros | Grande velocidade | Pequena velocidade | Total |
|------------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------|------------|-------------|----------------------|-----------------------|-------------|
| 1891 | 34:461\$730 | 6:645\$735 | 12:532\$635 | 53:643\$100 | 1898 | 43:321\$100 | 7:824\$925 | 15:677\$232 | 66:823\$257 |
| 1892 | 34:939\$810 | 6:562\$952 | 13:404\$170 | 53:906\$932 | 1899 | 44:375\$645 | 8:405\$630 | 16:306\$785 | 69:088\$060 |
| 1893 | 34:291\$290 | 6:386\$383 | 12:680\$915 | 53:358\$648 | 1900 | 46:399\$920 | 8:772\$560 | 16:547\$130 | 71:719\$610 |
| 1894 | 34:502\$650 | 6:010\$565 | 12:769\$632 | 52:275\$847 | 1901 | 47:901\$115 | 9:160\$870 | 17:566\$950 | 74:628\$935 |
| 1895 | 35:071\$590 | 7:405\$675 | 13:424\$373 | 55:901\$688 | 1902 | 48:342\$405 | 9:461\$810 | 18:842\$250 | 76:646\$465 |
| 1896 | 37:427\$390 | 6:646\$985 | 13:404\$915 | 57:479\$190 | 1903 | 51:370\$640 | 10:216\$270 | 20:420\$940 | 82:007\$850 |
| 1897 | 39:794\$050 | 6:686\$480 | 14:301\$698 | 60:782\$228 | | | | | |

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FER

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|--------------|--------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De selo | | |
| 1877... | 63 | 23:930 | 66:875 | 230:316 | 321:121 | 2:366 | 30:113 | 7:649\$630 | -3- | 129:372\$247 | 11:474\$167 |
| 1878... | 102 | 29:974 | 84:166 | 298:897 | 413:037 | 3:072 | 39:434 | 11:045\$425 | -3- | 173:514\$176 | 12:402\$384 |
| 1879... | 143 | 32:040 | 89:292 | 345:488 | 466:820 | 4:633 | 47:925 | 12:656\$959 | -3- | 187:445\$461 | 19:864\$716 |
| 1880... | 145 | 33:445 | 90:352 | 355:035 | 478:832 | 3:363 | 48:281 | 13:685\$944 | -3- | 203:292\$714 | 25:099\$002 |
| 1881... | 145 | 32:999 | 80:129 | 346:053 | 459:181 | 3:619 | 60:398 | 13:764\$119 | -3- | 198:018\$528 | 32:214\$860 |
| 1882... | 145 | 33:771 | 77:742 | 328:297 | 439:810 | 4:212 | 57:426 | 14:749\$245 | -3- | 213:756\$391 | 29:270\$177 |
| 1883... | 145 | 33:743 | 76:389 | 319:716 | 429:848 | 4:266 | 60:544 | 15:104\$417 | -3- | 215:564\$644 | 30:021\$626 |
| 1884... | 145 | 41:620 | 82:929 | 338:446 | 462:995 | 5:292 | 70:448 | 16:158\$987 | -3- | 221:441\$236 | 34:285\$537 |
| 1885... | 145 | 36:655 | 77:200 | 332:639 | 446:494 | 4:484 | 81:378 | 14:886\$435 | -3- | 198:685\$404 | 28:535\$518 |
| 1886... | 145 | 39:658 | 81:193 | 353:290 | 474:141 | 4:457 | 85:681 | 16:048\$573 | 2:969\$420 | 214:998\$314 | 29:904\$075 |
| 1887... | 145 | 41:473 | 88:817 | 365:472 | 495:765 | 5:417 | 89:086 | 17:325\$884 | 2:933\$590 | 226:997\$755 | 33:220\$942 |
| 1888... | 146 | 42:030 | 93:373 | 395:594 | 530:997 | 4:864 | 97:675 | 18:155\$450 | 2:840\$400 | 240:713\$903 | 33:638\$236 |
| 1889... | 149 | 45:207 | 95:857 | 404:407 | 545:471 | 4:317 | 96:190 | 20:843\$694 | 3:309\$460 | 253:003\$235 | 31:423\$030 |
| 1890... | 149 | 48:357 | 99:099 | 406:931 | 554:387 | 5:069 | 100:824 | 18:639\$183 | 4:456\$600 | 247:710\$957 | 34:956\$754 |
| 1891... | 149 | 44:669 | 94:273 | 385:646 | 524:588 | 5:416 | 106:200 | 18:119\$710 | 9:900\$560 | 240:320\$729 | 35:302\$758 |
| 1892... | 149 | 40:159 | 87:222 | 381:787 | 509:168 | 5:651 | 119:602 | 17:798\$926 | 10:417\$130 | 227:508\$837 | 36:999\$244 |
| 1893... | 149 | 43:010 | 93:793 | 397:933 | 534:736 | 5:205 | 122:545 | 18:873\$833 | 9:567\$870 | 241:867\$038 | 36:178\$323 |
| 1894... | 149 | 44:096 | 93:827 | 396:273 | 534:196 | 6:321 | 120:353 | 19:083\$838 | 8:643\$340 | 239:951\$763 | 42:095\$692 |
| 1895... | 149 | 46:390 | 96:135 | 406:624 | 549:149 | 6:093 | 125:524 | 19:613\$540 | 9:212\$440 | 246:075\$976 | 40:157\$495 |
| 1896... | 150 | 50:492 | 108:289 | 439:528 | 598:309 | 7:891 | 133:650 | 21:016\$338 | 11:406\$470 | 257:268\$997 | 47:592\$117 |
| 1897... | 152 | 67:947 | 152:696 | 535:019 | 755:662 | 11:704 | 137:724 | 21:553\$995 | 12:679\$570 | 272:676\$894 | 46:616\$997 |
| 1898... | 152 | 70:686 | 172:784 | 600:255 | 843:725 | 10:560 | 151:503 | 22:478\$489 | 13:438\$170 | 274:926\$582 | 55:432\$601 |
| 1899... | 152 | 60:359 | 152:190 | 561:930 | 774:479 | 14:999 | 176:540 | 22:440\$999 | 14:292\$490 | 265:400\$456 | 61:064\$723 |
| 1900... | 152 | 72:423 | 165:767 | 622:251 | 860:441 | 15:840 | 179:367 | 24:170\$509 | 20:056\$030 | 293:482\$080 | 67:147\$411 |
| 1901... | 152 | 75:991 | 179:708 | 687:574 | 943:273 | 16:472 | 192:299 | 25:019\$855 | 20:850\$090 | 296:971\$122 | 78:414\$732 |
| 1902... | 152 | 79:892 | 192:774 | 766:092 | 1,038:758 | 16:950 | 202:236 | 27:651\$999 | 20:556\$020 | 302:821\$480 | 86:576\$028 |
| 1903... | 152 | 77:925 | 192:879 | 812:863 | 1,083:667 | 19:697 | 198:992 | 28:135\$473 | 20:853\$350 | 298:522\$715 | 98:684\$738 |
| Somma | 3:871 | 1,288:944 | 2,965:750 | 11,814:356 | 16,069:050 | 202:230 | 2,931:938 | 496:671\$449 | 198:383\$000 | 6,382:309\$634 | 1,118:573\$883 |

Observações. — A extensão efectiva da linha do Minho entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional so

| Designação | Datas da abertura à exploração | Distancias | |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------------|
| | | Exactas — Kilómetros | De applicação — Kilómetros |
| Linha do Minho | | | |
| Do Porto (Campanhã) a Nine | 21 - 5 - 1875 | 38:965,40 | |
| De Nine a S. Bento | 1 - 1 - 1877 | 7:034,60 | |
| De S. Bento a Barcellos | 21-10-1877 | 4:239,30 | |
| De Barcellos a Darque | 24 - 2 - 1878 | 26:477,40 | |
| De Darque a Caminha | 1 - 7 - 1878 | 27:879,03 | |
| De Caminha a S. Pedro da Torre | 15 - 1 - 1879 | 20:806,27 | |
| De S. Pedro da Torre a Segadães | 3 - 6 - 1879 | 3:015,00 | |
| De Segadães a Valença | 6 - 8 - 1882 | 1:242,40 | |
| Somma e segue | — | 129:659,40 | |

(1) Para o effeito do trafego é considerado common ás linhas do Minho e Douro.

(2) A extensão comprehendida entre a estação de Valença e a fronteira não é contada nas distancias de applicação, pois que a sua exploração é feita pela Companhia dos Ca

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

RO DO MINHO

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Produto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|------------------------|---------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Fora do trafego | Totales | | | | | | |
| 26:465,5056 | 167:311,5470 | -5- | 167:311,5470 | 78:082,5940 | 89:228,5530 | 2:655,5738 | 1:416,5326 | 1:239,5412 | 0,47 |
| 56:420,5125 | 242:336,5685 | -5- | 242:336,5685 | 140:135,5915 | 102:200,5770 | 2:375,5849 | 1:001,5968 | 1:373,5881 | 0,58 |
| 71:271,5064 | 278:581,5241 | -5- | 278:581,5241 | 200:533,5615 | 78:047,5626 | 1:948,5121 | 545,5788 | 1:402,5333 | 0,72 |
| 72:146,5935 | 300:538,5651 | 1:693,5420 | 302:232,5071 | 172:494,5614 | 128:044,5037 | 2:072,5680 | 883,5062 | 1:189,5618 | 0,57 |
| 77:864,5885 | 308:098,5273 | 1:620,5030 | 309:718,5303 | 175:555,5223 | 132:543,5050 | 2:124,5815 | 914,5090 | 1:210,5725 | 0,57 |
| 83:894,5011 | 326:920,5579 | 983,5043 | 327:903,5622 | 180:403,5497 | 146:517,5082 | 2:254,5625 | 1:010,5463 | 1:244,5162 | 0,55 |
| 86:813,5188 | 332:399,5458 | 3:541,5032 | 335:940,5490 | 174:178,5969 | 158:220,5489 | 2:292,5410 | 1:091,5176 | 1:201,5234 | 0,52 |
| 94:988,5529 | 350:715,5302 | 2:708,5125 | 353:423,5427 | 174:998,5416 | 175:716,5886 | 2:418,5726 | 1:211,5841 | 1:206,5885 | 0,50 |
| 97:909,5002 | 325:129,5924 | 2:739,5428 | 327:869,5352 | 185:915,5830 | 139:214,5094 | 2:242,5275 | 960,5097 | 1:282,5178 | 0,57 |
| 104:677,5571 | 349:579,5960 | 3:826,5405 | 353:406,5365 | 187:889,5567 | 161:690,5393 | 2:410,5896 | 1:115,5106 | 1:295,5790 | 0,54 |
| 105:951,5356 | 366:170,5053 | 3:147,5325 | 369:317,5378 | 173:246,5923 | 192:923,5130 | 2:525,5310 | 1:330,5504 | 1:194,5806 | 0,47 |
| 109:852,5410 | 384:204,5549 | 2:877,5365 | 387:081,5914 | 175:723,5613 | 208:480,5936 | 2:631,5538 | 1:427,5952 | 1:203,5586 | 0,46 |
| 115:809,5264 | 400:235,5529 | 5:564,5372 | 405:799,5901 | 192:833,5380 | 207:402,5149 | 2:686,5145 | 1:391,5961 | 1:294,5184 | 0,48 |
| 125:983,5355 | 408:651,5066 | 5:142,5670 | 413:793,5736 | 203:717,5860 | 204:933,5206 | 2:742,5625 | 1:375,5391 | 1:367,5234 | 0,50 |
| 122:987,5673 | 398:611,5160 | 3:742,5620 | 402:353,5780 | 196:676,5495 | 201:934,5665 | 2:675,5242 | 1:355,5266 | 1:319,5976 | 0,49 |
| 133:493,5328 | 398:001,5409 | 3:827,5320 | 401:828,5729 | 203:713,5920 | 194:287,5489 | 2:671,5150 | 1:303,5943 | 1:367,5207 | 0,51 |
| 142:802,5218 | 420:847,5579 | 3:729,5865 | 424:577,5444 | 205:023,5260 | 215:824,5319 | 2:824,5480 | 1:448,5485 | 1:375,5995 | 0,49 |
| 141:838,5953 | 423:886,5408 | 19:721,5941 | 443:608,5349 | 206:290,5850 | 217:595,5558 | 2:844,5875 | 1:460,5373 | 1:384,5502 | 0,49 |
| 151:209,5103 | 437:442,5574 | 9:239,5441 | 446:682,5015 | 210:454,5352 | 226:988,5222 | 2:935,5856 | 1:523,5411 | 1:412,5445 | 0,48 |
| 162:772,5479 | 467:633,5593 | 7:538,5235 | 475:171,5828 | 209:063,5870 | 258:569,5723 | 3:117,5557 | 1:723,5798 | 1:393,5759 | 0,45 |
| 158:952,5967 | 478:246,5558 | 4:299,5613 | 482:546,5471 | 231:102,5630 | 247:141,5228 | 3:146,5360 | 1:625,5949 | 1:520,5412 | 0,48 |
| 172:501,5731 | 502:860,5914 | 4:563,5979 | 507:424,5893 | 230:611,5855 | 272:249,5059 | 3:308,5295 | 1:791,5112 | 1:517,5183 | 0,46 |
| 170:678,5595 | 497:143,5774 | 4:145,5615 | 501:289,5389 | 246:941,5596 | 250:202,5178 | 3:270,5682 | 1:646,5067 | 1:624,5616 | 0,49 |
| 186:428,5983 | 547:058,5474 | 3:426,5919 | 550:485,5393 | 239:083,5627 | 307:974,5847 | 3:599,5068 | 2:026,5150 | 1:572,5918 | 0,44 |
| 194:355,5694 | 569:741,5548 | 6:168,5510 | 575:910,5058 | 238:554,5860 | 331:186,5688 | 3:748,5300 | 2:178,5860 | 1:569,5440 | 0,42 |
| 203:168,5686 | 592:566,5194 | 3:445,5725 | 596:011,5919 | 245:421,5479 | 347:144,5715 | 3:898,5462 | 2:283,5847 | 1:614,5615 | 0,41 |
| 203:352,5858 | 600:560,5311 | 4:488,5505 | 605:048,5816 | 262:620,5094 | 337:940,5217 | 3:951,5054 | 2:223,5290 | 1:727,5764 | 0,43 |
| 3.374:590,5019 | 10.875:473,5536 | 112:181,5503 | 10.987:655,5039 | 5.341:269,5250 | 5.533:204,5286 | | | | |

bre o rio Minho, comprehendendo os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152^h 80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

| Designação | Datas da abertura à exploração | Distancias | |
|---|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| | | Exactas Kilometros | De applicação Kilometros |
| <i>Transporte</i> | - | 129:659,40 | |
| De Valença á fronteira | 25-3-1886 | 1:690,60 | |
| Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1) | 8-11-1896 | 2:707,29 | |
| Do Porto (S. Bento) á fronteira | - | 134:057,29 | (2) 133 |
| Ramal de Braga | | | |
| De Nine a Braga | 21-5-1875 | 14:912,80 | 15 |
| Ramal da alfandega | | | |
| Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (1) | 8-11-1888 | 3:836,80 | 4 |
| <i>Total</i> | - | 152:806,89 | 152 |

minhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, pelo contrato de 22 de março de 1886.

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FER

| Anos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|------------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|----------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1877.. | 46 | 10:251 | 41:863 | 146:191 | 198:305 | 1:219 | 14:707 | 4:849\$463 | -5- | 76:482\$361 | 6:549\$338 |
| 1878.. | 52 | 10:467 | 38:406 | 139:063 | 187:936 | 1:366 | 14:801 | 4:882\$204 | -5- | 77:431\$952 | 4:902\$204 |
| 1879.. | 84 | 15:210 | 49:262 | 187:993 | 252:465 | 2:540 | 30:116 | 9:015\$059 | -5- | 129:077\$671 | 12:228\$390 |
| 1880.. | 120 | 19:007 | 53:083 | 232:621 | 304:711 | 2:752 | 51:767 | 13:487\$980 | -5- | 167:476\$053 | 23:461\$462 |
| 1881.. | 127 | 19:493 | 53:378 | 247:370 | 320:241 | 2:817 | 63:703 | 14:385\$717 | -5- | 171:514\$658 | 25:448\$008 |
| 1882.. | 127 | 19:575 | 54:723 | 243:307 | 317:605 | 2:371 | 73:937 | 15:763\$118 | -5- | 175:298\$918 | 23:630\$351 |
| 1883.. | 131 | 19:948 | 54:929 | 243:732 | 318:609 | 2:529 | 76:455 | 16:204\$608 | -5- | 179:610\$982 | 22:503\$707 |
| 1884.. | 139 | 17:721 | 50:394 | 243:051 | 311:166 | 2:962 | 80:362 | 16:291\$384 | -5- | 175:455\$115 | 25:514\$234 |
| 1885.. | 139 | 18:451 | 47:123 | 230:288 | 295:862 | 2:596 | 80:752 | 15:378\$408 | -5- | 165:304\$114 | 22:793\$728 |
| 1886.. | 139 | 18:601 | 48:193 | 235:005 | 301:799 | 2:779 | 88:591 | 16:888\$281 | 3:251\$940 | 169:722\$532 | 24:057\$705 |
| 1887.. | 173 | 19:658 | 51:353 | 236:924 | 307:935 | 3:687 | 95:206 | 18:360\$783 | 3:492\$340 | 178:704\$055 | 30:967\$972 |
| 1888.. | 201 | 21:073 | 52:947 | 249:362 | 323:382 | 3:720 | 101:983 | 20:067\$394 | 3:387\$580 | 197:978\$313 | 32:371\$313 |
| 1889.. | 204 | 25:326 | 53:776 | 261:397 | 340:499 | 3:430 | 132:472 | 26:629\$209 | 4:051\$860 | 215:566\$103 | 33:880\$357 |
| 1890.. | 204 | 25:392 | 54:487 | 266:023 | 345:902 | 3:962 | 137:120 | 24:151\$484 | 5:715\$400 | 219:272\$243 | 36:128\$559 |
| 1891.. | 204 | 23:647 | 52:756 | 255:800 | 332:203 | 3:857 | 123:784 | 21:879\$317 | 11:099\$230 | 210:702\$971 | 33:931\$339 |
| 1892.. | 204 | 21:083 | 50:460 | 251:895 | 323:438 | 3:963 | 136:722 | 21:971\$442 | 11:504\$210 | 199:370\$816 | 33:219\$253 |
| 1893.. | 204 | 22:196 | 53:356 | 259:022 | 334:574 | 3:557 | 139:946 | 22:458\$137 | 11:061\$730 | 202:582\$658 | 32:770\$011 |
| 1894.. | 204 | 23:706 | 55:144 | 255:120 | 333:970 | 3:957 | 133:863 | 22:752\$872 | 10:532\$740 | 207:817\$074 | 35:994\$829 |
| 1895.. | 204 | 26:676 | 57:079 | 269:895 | 353:650 | 4:319 | 155:125 | 24:786\$881 | 11:452\$320 | 222:791\$976 | 38:851\$853 |
| 1896.. | 205 | 26:542 | 60:232 | 280:356 | 367:130 | 4:992 | 175:576 | 26:818\$403 | 13:508\$920 | 232:252\$622 | 42:680\$055 |
| 1897.. | 206 | 27:851 | 62:483 | 289:065 | 379:399 | 7:542 | 164:355 | 26:166\$750 | 13:790\$090 | 236:952\$927 | 46:465\$330 |
| 1898.. | 206 | 25:815 | 60:465 | 267:945 | 354:225 | 6:323 | 154:397 | 24:706\$265 | 13:593\$170 | 228:386\$432 | 49:069\$860 |
| 1899.. | 206 | 24:206 | 60:126 | 262:766 | 347:098 | 7:777 | 184:905 | 25:858\$086 | 13:839\$230 | 212:881\$770 | 48:374\$957 |
| 1900.. | 206 | 28:789 | 67:423 | 291:881 | 388:093 | 8:186 | 189:119 | 27:897\$639 | 17:580\$090 | 249:228\$686 | 53:850\$209 |
| 1901.. | 206 | 27:266 | 66:648 | 320:344 | 414:258 | 8:303 | 193:300 | 28:964\$203 | 18:507\$890 | 244:506\$142 | 64:710\$976 |
| 1902.. | 206 | 29:541 | 72:717 | 364:229 | 466:487 | 9:189 | 211:756 | 29:990\$286 | 21:864\$528 | 255:301\$020 | 71:791\$749 |
| 1903.. | 206 | 28:928 | 70:569 | 370:916 | 470:413 | 8:767 | 218:082 | 30:922\$942 | 22:919\$356 | 257:910\$070 | 68:416\$958 |
| Somma.. | 4:553 | 596:419 | 1:493:375 | 6:901:561 | 8:991:355 | 119:462 | 3:222:902 | 551:528\$315 | 211:152\$624 | 5:259:580\$234 | 944:564\$707 |

Observações:—A extensão efectiva da linha do Douro entre a estação do Porto (S. Bento) e a fronteira, comprehendendo o ramal

| Designações | Datas da abertura à exploração | Distancias | |
|--|--------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| | | Exactas — Kilometros | De applicação — Kilometros |
| Linha do Douro | | | |
| Do Porto (Campanhã) a Ermezinde (a) | 24-5-1875 | 8:426,00 | |
| De Ermezinde a Penafiel..... | 30-7-1875 | 30:310,70 | |
| De Penafiel a Cahide | 20-12-1875 | 7:623,30 | |
| De Cahide ao Juncal | 15-9-1878 | 18:818,20 | |
| Do Juncal á Regua | 15-7-1879 | 38:370,80 | |
| Da Regua ao Ferrão..... | 4-4-1880 | 15:913,20 | |
| Do Ferrão ao Pinhão | 1-6-1880 | 7:611,30 | |
| Do Pinhão a Tua (margem direita) apeadeiro | 1-9-1883 | 12:216,50 | |
| Somma e segue..... | — | 138:990,00 | |

(a) Para o effeito do trafego é considerado common ás linhas do Minho e Douro.

(b) A extensão comprehendida entre a estação de Barca da Alva e a fronteira (581 metros) não é contada nas distancias de applicação, pois a sua exploração é feita pela Com.

RO DO DOURO

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Produto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|------------------------|---------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Pora do trafego | Totales | | | | | | |
| 22:600\$223 | 105:631\$922 | -5- | 105:631\$922 | 56:830\$285 | 48:801\$637 | 2:296\$346 | 1:060\$905 | 1:235\$441 | 0,54 |
| 23:613\$925 | 105:948\$081 | -5- | 105:948\$081 | 68:070\$090 | 37:877\$991 | 2:037\$463 | 728\$423 | 1:309\$040 | 0,64 |
| 55:438\$790 | 196:744\$851 | -5- | 196:744\$851 | 115:274\$205 | 81:470\$646 | 2:342\$201 | 969\$889 | 1:372\$312 | 0,58 |
| 105:781\$261 | 296:718\$776 | 1:493\$580 | 298:212\$356 | 151:047\$692 | 145:671\$084 | 2:472\$656 | 1:213\$926 | 1:258\$730 | 0,51 |
| 125:711\$791 | 322:674\$457 | 1:018\$610 | 323:693\$067 | 151:233\$340 | 171:441\$117 | 2:540\$744 | 1:349\$930 | 1:190\$814 | 0,47 |
| 143:758\$554 | 342:687\$823 | 982\$962 | 343:670\$785 | 156:691\$169 | 185:996\$654 | 2:698\$329 | 1:464\$541 | 1:233\$788 | 0,46 |
| 143:869\$599 | 345:984\$288 | 1:971\$253 | 347:955\$541 | 156:853\$954 | 189:130\$334 | 2:641\$101 | 1:443\$743 | 1:197\$358 | 0,45 |
| 148:548\$582 | 349:517\$931 | 1:166\$510 | 350:684\$441 | 167:598\$615 | 181:979\$316 | 2:514\$518 | 1:309\$204 | 1:205\$314 | 0,48 |
| 145:367\$512 | 333:465\$354 | 1:201\$303 | 334:666\$657 | 177:990\$369 | 155:474\$985 | 2:399\$031 | 1:118\$525 | 1:280\$506 | 0,53 |
| 159:323\$998 | 353:104\$235 | 2:076\$630 | 355:180\$865 | 179:880\$215 | 173:224\$020 | 2:540\$318 | 1:246\$216 | 1:294\$102 | 0,51 |
| 174:184\$469 | 383:856\$486 | 2:063\$120 | 385:919\$616 | 207:711\$698 | 176:144\$798 | 2:218\$823 | 1:018\$178 | 1:200\$645 | 0,54 |
| 189:889\$645 | 420:239\$271 | 2:057\$560 | 422:296\$831 | 245:129\$756 | 175:109\$515 | 2:090\$743 | 871\$192 | 1:219\$551 | 0,58 |
| 255:408\$511 | 504:854\$971 | 4:594\$052 | 509:449\$023 | 264:013\$488 | 240:841\$483 | 2:474\$780 | 1:180\$596 | 1:294\$184 | 0,52 |
| 265:941\$925 | 521:342\$727 | 3:101\$520 | 524:444\$247 | 278:915\$728 | 242:426\$999 | 2:555\$601 | 1:188\$367 | 1:367\$234 | 0,53 |
| 229:010\$075 | 473:644\$385 | 2:225\$470 | 475:869\$855 | 269:275\$712 | 204:368\$673 | 2:321\$786 | 1:001\$807 | 1:319\$979 | 0,57 |
| 247:289\$417 | 479:879\$486 | 2:519\$750 | 482:399\$236 | 279:398\$201 | 200:481\$285 | 2:352\$350 | 982\$751 | 1:369\$599 | 0,58 |
| 256:506\$912 | 491:859\$581 | 1:659\$245 | 493:818\$826 | 280:702\$986 | 211:156\$595 | 2:411\$076 | 1:035\$081 | 1:375\$995 | 0,58 |
| 251:607\$130 | 495:419\$033 | 23:431\$085 | 518:850\$118 | 282:438\$489 | 212:980\$544 | 2:428\$524 | 1:044\$022 | 1:384\$5-2 | 0,57 |
| 279:580\$649 | 541:224\$478 | 9:558\$008 | 550:782\$486 | 288:138\$845 | 253:085\$633 | 2:653\$061 | 1:240\$616 | 1:412\$445 | 0,53 |
| 312:506\$150 | 587:438\$827 | 5:718\$905 | 593:157\$732 | 286:007\$880 | 301:430\$947 | 2:865\$555 | 1:470\$395 | 1:395\$160 | 0,49 |
| 288:181\$756 | 571:600\$013 | 2:731\$953 | 574:331\$966 | 312:358\$500 | 259:241\$513 | 2:774\$756 | 1:258\$453 | 1:516\$303 | 0,54 |
| 263:193\$619 | 540:649\$911 | 2:807\$920 | 543:457\$831 | 312:539\$750 | 228:110\$161 | 2:611\$835 | 1:101\$981 | 1:509\$853 | 0,58 |
| 293:158\$251 | 554:414\$978 | 4:294\$865 | 558:709\$843 | 346:801\$166 | 207:613\$812 | 2:678\$333 | 1:002\$965 | 1:675\$368 | 0,62 |
| 316:337\$663 | 619:416\$558 | 3:420\$440 | 622:836\$998 | 333:320\$969 | 286:095\$589 | 3:006\$876 | 1:388\$813 | 1:618\$063 | 0,54 |
| 329:500\$044 | 638:717\$162 | 4:139\$406 | 642:856\$568 | 332:583\$799 | 306:133\$363 | 3:100\$569 | 1:486\$084 | 1:614\$485 | 0,52 |
| 352:366\$342 | 679:459\$111 | 4:119\$750 | 683:578\$861 | 342:156\$953 | 337:302\$158 | 3:298\$345 | 1:637\$389 | 1:660\$956 | 0,50 |
| 357:401\$304 | 683:728\$332 | 2:856\$924 | 686:585\$256 | 363:888\$666 | 319:839\$666 | 3:319\$069 | 1:552\$619 | 1:766\$450 | 0,50 |
| 5.736:078\$097 | 11.940:223\$038 | 91:510\$281 | 12.031:733\$859 | 6.406:792\$520 | 5.533:430\$786 | | | | |

da alfandega, é de 206⁵,53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

| Designações | Datas da abertura à exploração | Distancias | |
|--|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| | | Exactas Kilometros | De applicação Kilometros |
| Transporte..... | - | 138:990,00 | |
| De Tua (apeadeiro, margem direita) ao Pocinho..... | 10-1-1887 | 32:455,00 | |
| De Pocinho a Cõa..... | 5-5-1887 | 9:061,30 | |
| De Cõa á fronteira..... | 9-12-1887 | 19:483,70 | |
| Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (a)..... | 8-11-1896 | 2:707,29 | |
| Do Porto (S. Bento) á fronteira..... | - | 202:697,29 | (b) 203 |
| Ramal da alfandega | | | |
| Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (a)..... | 8-11-1888 | 3:836,80 | 4 |
| Total..... | - | 206:534,09 | 207 |

panhia do Caminho de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, pelo contrato de 29 de novembro de 1887.

Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | | |
| 1877... | 28 | 23:492 | 230:843 | - | 254:335 | 882 | 7:947 | -5- | -5- | 42:942\$700 | 1:071\$000 |
| 1878... | 35 | 18:833 | 213:162 | - | 231:995 | 830 | 7:154 | -5- | -5- | 39:626\$460 | 1:076\$280 |
| 1879... | 44 | 16:457 | 208:572 | - | 225:029 | 818 | 8:743 | -5- | -5- | 37:287\$570 | 1:037\$570 |
| 1880... | 44 | 14:962 | 190:946 | - | 205:908 | 694 | 8:633 | -5- | -5- | 34:599\$470 | 1:271\$620 |
| 1881... | 51 | 20:804 | 216:288 | - | 237:092 | 1:947 | 10:274 | -5- | -5- | 44:292\$390 | 4:850\$265 |
| 1882... | 57 | 19:991 | 227:243 | - | 247:234 | 2:726 | 12:432 | -5- | -5- | 46:112\$060 | 5:683\$060 |
| 1883... | 57 | 20:342 | 230:714 | - | 251:056 | 2:873 | 14:523 | -5- | -5- | 47:856\$736 | 5:765\$096 |
| 1884... | 57 | 22:908 | 244:553 | - | 267:461 | 4:032 | 15:493 | -5- | -5- | 50:251\$114 | 7:891\$250 |
| 1885... | 57 | 23:664 | 258:755 | - | 282:419 | 2:969 | 20:632 | -5- | -5- | 48:870\$841 | 5:937\$640 |
| 1886... | 57 | 28:304 | 261:294 | - | 289:598 | 3:175 | 19:975 | -5- | 740\$170 | 50:878\$473 | 6:350\$325 |
| 1887... | 57 | 31:710 | 279:400 | - | 311:110 | 3:795 | 19:335 | -5- | 774\$180 | 54:912\$805 | 7:608\$030 |
| 1888... | 57 | 30:843 | 291:844 | - | 322:687 | 3:154 | 16:318 | -5- | 716\$040 | 56:435\$751 | 6:059\$440 |
| 1889... | 57 | 32:698 | 296:719 | - | 329:417 | 2:548 | 21:468 | -5- | 678\$560 | 58:951\$559 | 5:238\$400 |
| 1890... | 57 | 36:280 | 315:006 | - | 351:286 | 3:769 | 18:880 | -5- | 887\$310 | 61:418\$885 | 6:200\$770 |
| 1891... | 57 | 32:342 | 283:841 | - | 316:183 | 3:350 | 17:825 | -5- | 1:602\$780 | 54:273\$260 | 7:561\$360 |
| 1892... | 57 | 29:869 | 278:345 | - | 308:214 | 3:665 | 18:970 | (a) 916\$426 | 1:556\$100 | 55:405\$809 | 8:400\$473 |
| 1893... | 61 | 32:315 | 295:766 | - | 328:081 | 2:646 | 23:214 | 3:701\$560 | 1:423\$060 | 56:969\$197 | 6:110\$090 |
| 1894... | 63 | 31:028 | 344:270 | - | 375:298 | 3:291 | 24:379 | 3:835\$289 | 1:637\$620 | 59:351\$145 | 6:623\$939 |
| 1895... | 63 | 30:278 | 371:162 | - | 401:440 | 2:565 | 22:530 | 4:017\$936 | 1:693\$860 | 63:685\$426 | 5:438\$968 |
| 1896... | 63 | 34:580 | 436:753 | - | 471:333 | 3:398 | 23:081 | 4:306\$330 | 2:201\$940 | 68:602\$237 | 6:510\$984 |
| 1897... | 64 | 50:509 | 490:027 | - | 540:536 | 3:431 | 24:693 | 4:900\$185 | 2:449\$460 | 75:620\$581 | 6:735\$609 |
| 1898... | 64 | 49:605 | 544:138 | - | 593:743 | 4:589 | 28:489 | 4:962\$647 | 2:800\$340 | 78:519\$363 | 8:395\$221 |
| 1899... | 64 | 38:151 | 518:729 | - | 556:880 | 3:506 | 35:203 | 4:540\$441 | 2:948\$370 | 69:937\$506 | 7:095\$259 |
| 1900... | 64 | 50:726 | 615:349 | - | 666:075 | 3:555 | 49:986 | 5:542\$313 | 4:673\$820 | 84:002\$333 | 7:322\$562 |
| 1901... | 64 | 52:171 | 633:868 | - | 686:039 | 3:169 | 55:306 | 5:594\$456 | 4:543\$770 | 81:649\$406 | 6:581\$983 |
| 1902... | 64 | 53:715 | 620:221 | - | 673:936 | 2:954 | 74:597 | 5:684\$038 | 4:854\$240 | 82:978\$922 | 6:381\$480 |
| 1903... | 64 | 55:954 | 616:974 | - | 672:928 | 2:651 | 76:152 | 5:618\$341 | 4:676\$260 | 81:556\$308 | 6:070\$602 |
| Somma | 1:527 | 882:531 | 9:514:782 | - | 10:397:313 | 76:982 | 676:592 | 53:619\$962 | 40:858\$380 | 1:586:988\$307 | 155:269\$276 |

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Pova de Varzim, na extensão aproximada de 28 kilometros estação de Famalicão, terminus da linha, com a extensão aproximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração a linha achou-se entre Porto e Famalicão a extensão de 57^k,174, o que dá a extensão total de applicação das linhas em exploração de 64 kilometros.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.

DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|----------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego | Totales | | | | | | |
| 6:627\$613 | 50:641\$313 | 316\$025 | 50:957\$338 | 36:637\$788 | 14:003\$525 | 1:808\$618 | 500\$126 | 1:308\$492 | 0,72 |
| 10:807\$915 | 51:510\$655 | 478\$860 | 51:989\$515 | 38:649\$211 | 12:861\$444 | 1:471\$732 | 367\$469 | 1:104\$263 | 0,75 |
| 10:678\$144 | 49:003\$284 | 482\$040 | 49:485\$324 | 43:317\$374 | 5:685\$910 | 1:113\$711 | 129\$225 | 984\$486 | 0,88 |
| 9:113\$050 | 44:984\$140 | 446\$970 | 45:431\$110 | 41:038\$241 | 3:945\$899 | 1:022\$367 | 89\$680 | 932\$687 | 0,91 |
| 9:309\$390 | 58:452\$045 | 813\$810 | 59:265\$855 | 48:252\$699 | 10:199\$346 | 1:146\$118 | 199\$987 | 946\$131 | 0,82 |
| 10:851\$860 | 62:646\$980 | 682\$540 | 63:329\$520 | 53:060\$097 | 9:586\$883 | 1:099\$069 | 168\$190 | 930\$879 | 0,85 |
| 11:862\$000 | 65:483\$832 | 677\$560 | 66:161\$392 | 53:602\$675 | 11:881\$157 | 1:148\$839 | 208\$441 | 940\$398 | 0,82 |
| 12:222\$554 | 70:364\$918 | 813\$330 | 71:178\$248 | 53:145\$217 | 17:219\$701 | 1:234\$472 | 302\$100 | 932\$372 | 0,75 |
| 13:908\$061 | 68:716\$542 | 893\$560 | 69:610\$102 | 50:545\$274 | 18:171\$268 | 1:205\$553 | 318\$794 | 886\$759 | 0,74 |
| 13:975\$985 | 71:204\$783 | 776\$010 | 71:980\$793 | 49:941\$493 | 21:263\$290 | 1:249\$206 | 373\$040 | 876\$166 | 0,70 |
| 13:016\$670 | 75:537\$505 | 883\$995 | 76:421\$500 | 51:129\$265 | 24:408\$240 | 1:325\$219 | 428\$214 | 897\$005 | 0,68 |
| 11:615\$695 | 74:110\$886 | 864\$860 | 74:975\$746 | 47:366\$067 | 26:744\$819 | 1:300\$190 | 469\$207 | 830\$983 | 0,64 |
| 14:011\$785 | 78:201\$744 | 1:135\$265 | 79:337\$009 | 49:027\$321 | 29:174\$423 | 1:371\$960 | 511\$882 | 860\$128 | 0,63 |
| 13:129\$500 | 80:749\$155 | 843\$330 | 81:592\$485 | 47:591\$457 | 33:157\$698 | 1:416\$652 | 581\$714 | 834\$988 | 0,59 |
| 12:426\$650 | 74:261\$270 | 821\$730 | 75:083\$000 | 47:401\$616 | 26:859\$654 | 1:302\$829 | 471\$222 | 831\$607 | 0,64 |
| 12:930\$070 | 76:736\$352 | 725\$455 | 77:461\$807 | 47:412\$825 | 29:323\$527 | 1:346\$252 | 514\$447 | 831\$804 | 0,62 |
| 15:096\$071 | 78:175\$358 | 290\$915 | 78:466\$273 | 49:729\$632 | 28:445\$726 | 1:281\$563 | 466\$323 | 815\$240 | 0,64 |
| 14:827\$488 | 80:802\$572 | 119\$850 | 80:922\$422 | 52:014\$303 | 28:788\$269 | 1:282\$580 | 456\$956 | 825\$624 | 0,64 |
| 15:471\$567 | 84:595\$961 | 210\$730 | 84:806\$691 | 54:418\$082 | 30:177\$879 | 1:342\$793 | 479\$014 | 863\$779 | 0,64 |
| 15:540\$262 | 90:653\$483 | -5- | 90:653\$483 | 56:388\$567 | 34:264\$916 | 1:438\$944 | 543\$888 | 895\$056 | 0,62 |
| 15:889\$807 | 98:245\$997 | 350\$180 | 98:596\$177 | 61:623\$222 | 36:622\$775 | 1:535\$093 | 572\$230 | 962\$862 | 0,62 |
| 17:684\$329 | 104:598\$913 | 410\$960 | 105:009\$873 | 72:492\$898 | 32:106\$015 | 1:634\$358 | 501\$656 | 1:132\$701 | 0,69 |
| 21:486\$827 | 98:519\$592 | 280\$640 | 98:800\$232 | 74:766\$500 | 23:753\$092 | 1:539\$368 | 371\$142 | 1:168\$226 | 0,75 |
| 28:737\$734 | 120:062\$629 | 1:524\$970 | 121:587\$599 | 87:671\$000 | 32:391\$629 | 1:875\$978 | 506\$119 | 1:369\$859 | 0,73 |
| 34:748\$173 | 122:979\$562 | 1:394\$150 | 124:373\$712 | 82:348\$200 | 40:631\$362 | 1:921\$555 | 634\$865 | 1:286\$690 | 0,66 |
| 42:888\$755 | 132:249\$157 | 1:210\$870 | 133:460\$027 | 83:046\$500 | 49:202\$657 | 2:066\$393 | 768\$791 | 1:297\$602 | 0,62 |
| 43:921\$154 | 131:548\$064 | 1:266\$490 | 132:814\$554 | 85:409\$900 | 46:138\$164 | 2:055\$439 | 720\$909 | 1:334\$530 | 0,65 |
| 452:779\$109 | 2:195:036\$692 | 18:715\$095 | 2:213:751\$787 | 1:518:027\$424 | 677:009\$168 | | | | |

em 1 de outubro de 1875; em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até a estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até a ramal da Senhora da Hora para o porto de Leixões, na extensão aproximada de 6 kilometros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da tros no anno de 1897.

cobrança.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

| Anos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|---------|------------------------------------|-----------------------|-------------|------------|--------------|----------------------|
| | | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1880... | 40 | 352 | 1:334 | 3:280 | 4:966 | 442 | 31:377 | 928\$877 | -5- | 2:817\$648 | 497\$080 |
| 1881... | 72 | 1:858 | 3:212 | 5:204 | 10:274 | 354 | 67:004 | 2:394\$770 | -5- | 6:853\$586 | 1:415\$253 |
| 1882... | 72 | 8:527 | 8:514 | 10:089 | 27:130 | 1:015 | 101:664 | 2:702\$323 | -5- | 16:357\$615 | 4:347\$770 |
| 1883... | 72 | 11:267 | 11:745 | 15:904 | 38:916 | 1:539 | 86:850 | 3:152\$444 | -5- | 19:014\$996 | 7:051\$696 |
| 1884... | 72 | 8:400 | 8:150 | 13:809 | 30:359 | 1:701 | 72:438 | 2:878\$882 | -5- | 16:756\$721 | 6:590\$334 |
| 1885... | 72 | 4:768 | 5:010 | 10:464 | 20:242 | 944 | 42:208 | 1:921\$955 | -5- | 14:201\$251 | 3:921\$766 |
| 1886... | 72 | 7:098 | 6:662 | 12:487 | 26:247 | 947 | 50:103 | 2:126\$682 | 582\$910 | 18:777\$527 | 5:705\$193 |
| 1887... | 72 | 7:355 | 8:779 | 13:112 | 29:246 | 957 | 66:087 | 2:358\$672 | 759\$130 | 17:623\$510 | 5:945\$631 |
| 1888... | 72 | 9:273 | 7:836 | 14:711 | 31:820 | 1:465 | 52:687 | 2:333\$545 | 291\$050 | 18:833\$139 | 6:797\$461 |
| 1889... | 72 | 13:072 | 9:059 | 17:421 | 39:552 | 1:285 | 52:822 | 2:670\$408 | 193\$810 | 27:576\$892 | 5:612\$791 |
| 1890... | 72 | 7:835 | 6:265 | 14:823 | 28:923 | 1:294 | 45:756 | 2:121\$301 | 288\$250 | 18:192\$867 | 4:546\$239 |
| 1891... | 72 | 9:231 | 6:997 | 16:326 | 32:554 | 1:974 | 31:667 | 2:207\$658 | 359\$200 | 22:141\$415 | 7:001\$373 |
| 1892... | 72 | 7:446 | 5:708 | 13:050 | 26:204 | 1:791 | 26:792 | 1:993\$981 | 301\$010 | 18:245\$714 | 7:158\$990 |
| 1893... | 72 | 7:304 | 5:599 | 12:801 | 25:704 | 1:583 | 18:388 | 1:727\$542 | 307\$520 | 16:936\$544 | 6:313\$595 |
| 1894... | 72 | 5:893 | 4:842 | 12:425 | 23:160 | 1:800 | 22:052 | 1:701\$663 | 314\$060 | 15:305\$477 | 7:959\$146 |
| 1895... | 72 | 4:951 | 5:769 | 13:843 | 24:063 | 1:255 | 30:033 | 1:856\$623 | 355\$160 | 15:085\$866 | 6:574\$425 |
| 1896... | 72 | 4:071 | 6:136 | 14:040 | 24:247 | 890 | 35:156 | 1:639\$112 | 400\$010 | 12:698\$005 | 5:951\$353 |
| 1897... | 72 | 1:272 | 5:065 | 18:430 | 24:767 | 1:195 | 32:954 | 1:775\$685 | 456\$500 | 12:320\$587 | 6:522\$095 |
| 1898... | 72 | 4:499 | 5:263 | 11:065 | 20:827 | 1:490 | 37:297 | 1:905\$304 | 482\$200 | 12:085\$135 | 6:917\$089 |
| 1899... | 72 | 4:152 | 6:031 | 11:536 | 21:719 | 1:612 | 41:771 | 1:912\$390 | 546\$090 | 12:976\$553 | 5:780\$691 |
| 1900... | 72 | 3:751 | 5:447 | 10:421 | 19:619 | 1:287 | 52:649 | 1:999\$721 | 679\$980 | 10:396\$254 | 5:877\$703 |
| 1901... | 72 | 4:628 | 5:569 | 12:048 | 22:245 | 1:284 | 58:387 | 2:660\$890 | 763\$210 | 12:524\$848 | 5:600\$010 |
| 1902... | 72 | 5:521 | 7:260 | 14:823 | 27:604 | 1:297 | 50:234 | 2:160\$223 | 884\$350 | 13:940\$335 | 3:856\$955 |
| 1903... | 72 | 5:308 | 6:979 | 14:252 | 26:539 | 1:079 | 54:406 | 2:325\$798 | 836\$060 | 13:215\$341 | 3:583\$086 |
| Somma | 1:696 | 147:832 | 153:231 | 305:864 | 606:927 | 30:480 | 1 160:782 | 51:456\$449 | 8:800\$500 | 364:877\$826 | 130:627\$725 |

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

CACERES

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (trafego) | Rendimiento kilometrico total (trafego) | Rendimiento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|---|---|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Fora do trafego (a) | Totales | | | | | | |
| 26:224\$735 | 29:539\$463 | 127\$911 | 29:667\$374 | 25:259\$006 | 4:280\$457 | 738\$486 | 107\$011 | 631\$475 | 0,85 |
| 54:899\$501 | 63:168\$340 | 2:986\$585 | 66:154\$925 | 48:866\$095 | 14:302\$245 | 877\$338 | 198\$642 | 678\$696 | 0,77 |
| 58:229\$203 | 78:934\$588 | 1:267\$843 | 80:202\$431 | 74:039\$480 | 4:895\$108 | 1:096\$314 | 67\$988 | 1:028\$326 | 0,94 |
| 56:276\$294 | 82:342\$986 | 914\$056 | 83:257\$042 | 67:492\$040 | 14:850\$946 | 1:143\$652 | 206\$263 | 937\$389 | 0,82 |
| 52:322\$052 | 75:669\$107 | 656\$058 | 76:325\$165 | 67:211\$325 | 8:457\$782 | 1:050\$960 | 117\$469 | 933\$491 | 0,89 |
| 31:416\$799 | 49:539\$816 | 1:120\$060 | 50:659\$876 | 56:020\$597 | 6:480\$781 | 688\$053 | 90\$011 | 778\$064 | 1,13 |
| 29:787\$303 | 54:270\$023 | 1:352\$051 | 55:622\$074 | 50:373\$448 | 3:896\$575 | 753\$750 | 54\$119 | 699\$631 | 0,93 |
| 38:560\$509 | 61:229\$650 | 1:419\$310 | 62:648\$960 | 54:412\$105 | 6:817\$545 | 850\$412 | 94\$688 | 755\$724 | 0,89 |
| 32:313\$310 | 57:943\$910 | 896\$556 | 58:840\$466 | 64:951\$087 | 7:007\$177 | 804\$776 | 97\$322 | 902\$098 | 1,12 |
| 32:795\$202 | 65:984\$885 | 1:532\$087 | 67:516\$972 | 57:298\$287 | 8:686\$598 | 916\$456 | 120\$647 | 795\$809 | 0,87 |
| 27:200\$933 | 49:940\$039 | 134\$716 | 50:074\$755 | 62:550\$996 | 12:610\$957 | 691\$612 | 175\$152 | 868\$764 | 1,25 |
| 22:672\$392 | 51:815\$180 | 750\$000 | 52:565\$180 | 75:525\$306 | 23:710\$126 | 719\$655 | 329\$307 | 1:048\$962 | 1,46 |
| 20:994\$668 | 46:399\$372 | 194\$000 | 46:593\$372 | 66:170\$159 | 19:770\$787 | 644\$436 | 274\$594 | 919\$030 | 1,43 |
| 16:276\$413 | 39:526\$552 | 335\$314 | 39:861\$866 | 54:994\$002 | 15:467\$450 | 548\$979 | 214\$826 | 763\$805 | 1,39 |
| 16:173\$645 | 39:438\$268 | 223\$724 | 39:661\$992 | 58:639\$130 | 19:200\$862 | 547\$753 | 266\$679 | 814\$432 | 1,49 |
| 22:710\$230 | 44:370\$521 | 265\$271 | 44:635\$792 | 51:740\$506 | 7:369\$985 | 616\$257 | 102\$361 | 718\$618 | 1,17 |
| 22:314\$644 | 40:964\$002 | 450\$673 | 41:414\$675 | 51:402\$620 | 10:438\$618 | 568\$944 | 144\$981 | 713\$925 | 1,25 |
| 22:790\$829 | 41:633\$511 | 213\$649 | 41:847\$160 | 56:466\$466 | 14:832\$955 | 578\$243 | 206\$013 | 784\$256 | 1,35 |
| 25:912\$178 | 44:914\$402 | 250\$789 | 45:165\$191 | 57:201\$173 | 12:286\$771 | 623\$811 | 170\$649 | 794\$460 | 1,27 |
| 26:816\$055 | 45:573\$299 | 262\$143 | 45:835\$442 | 55:323\$141 | 9:749\$842 | 632\$962 | 135\$414 | 768\$376 | 1,27 |
| 32:258\$438 | 48:532\$395 | 207\$857 | 48:740\$252 | 60:793\$070 | 12:260\$675 | 674\$061 | 170\$287 | 844\$348 | 1,25 |
| 32:545\$798 | 50:670\$656 | 170\$937 | 50:841\$593 | 60:501\$449 | 9:830\$793 | 703\$759 | 136\$538 | 840\$297 | 1,19 |
| 32:658\$747 | 50:456\$037 | —\$— | 50:456\$037 | 54:984\$950 | 4:528\$913 | 700\$778 | 62\$901 | 763\$679 | 1,09 |
| 38:412\$036 | 55:210\$463 | —\$— | 55:210\$463 | 56:662\$178 | 1:451\$715 | 766\$811 | 20\$163 | 786\$974 | 1,02 |
| 772:561\$914 | 1.268:067\$465 | 15:731\$590 | 1.283:799\$055 | 1.388:878\$616 | 120:811\$151 | | | | |

Espanha alem de Marvão, na extensão de 711,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO

| Anos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|------------------------------------|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transit | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1882... | 127 | 7:913 | 22:243 | 68:442 | 98:598 | 838 | 13:027 | 4:804\$991 | -5- | 55:918\$896 | 7:961\$063 |
| 1883... | 253 | 11:930 | 35:353 | 124:888 | 172:171 | 1:900 | 50:033 | 9:585\$468 | -5- | 97:894\$171 | 15:525\$248 |
| 1884... | 253 | 12:585 | 35:839 | 128:174 | 176:598 | 2:347 | 65:454 | 10:675\$963 | -5- | 98:356\$645 | 19:593\$567 |
| 1885... | 253 | 12:825 | 35:090 | 129:519 | 177:434 | 2:154 | 88:132 | 11:821\$086 | -5- | 93:534\$809 | 19:090\$610 |
| 1886... | 253 | 16:310 | 37:881 | 149:914 | 204:105 | 2:428 | 96:796 | 13:621\$129 | 1:220\$570 | 112:375\$623 | 21:577\$377 |
| 1887... | 253 | 17:456 | 39:639 | 153:279 | 210:374 | 3:170 | 90:259 | 13:665\$144 | 1:251\$750 | 118:336\$224 | 25:280\$966 |
| 1888... | 253 | 17:654 | 40:266 | 167:600 | 225:520 | 3:240 | 93:138 | 14:030\$973 | 1:307\$060 | 121:486\$429 | 26:348\$143 |
| 1889... | 253 | 15:596 | 37:071 | 170:869 | 223:536 | 3:078 | 121:301 | 16:169\$793 | 1:435\$970 | 122:396\$018 | 24:454\$293 |
| 1890... | 253 | 16:487 | 37:357 | 173:372 | 227:216 | 3:565 | 109:281 | 15:344\$761 | 2:074\$700 | 125:519\$702 | 28:492\$331 |
| 1891... | 253 | 15:732 | 35:612 | 157:721 | 209:065 | 3:615 | 89:282 | 12:699\$396 | 3:355\$020 | 110:437\$596 | 28:522\$230 |
| 1892... | 253 | 14:299 | 32:049 | 148:876 | 195:224 | 3:192 | 89:485 | 12:178\$607 | 3:179\$470 | 95:723\$219 | 23:143\$517 |
| 1893... | 253 | 14:293 | 32:492 | 145:394 | 192:179 | 2:939 | 92:106 | 12:398\$393 | 3:331\$790 | 97:220\$142 | 20:192\$689 |
| 1894... | 253 | 14:671 | 33:222 | 140:216 | 188:109 | 2:812 | 91:109 | 11:801\$302 | 3:333\$940 | 94:785\$557 | 20:028\$608 |
| 1895... | 253 | 16:657 | 33:276 | 152:767 | 202:700 | 3:083 | 90:560 | 12:547\$171 | 3:582\$700 | 106:761\$749 | 24:956\$241 |
| 1896... | 253 | 18:066 | 33:190 | 146:536 | 197:792 | 3:237 | 92:891 | 13:023\$541 | 4:223\$850 | 112:433\$039 | 24:033\$502 |
| 1897... | 253 | 18:823 | 40:147 | 168:190 | 227:160 | 3:610 | 88:667 | 13:037\$891 | 4:557\$540 | 121:727\$816 | 26:841\$914 |
| 1898... | 253 | 18:668 | 39:262 | 169:641 | 227:571 | 4:869 | 80:777 | 12:821\$181 | 4:551\$300 | 121:349\$500 | 34:325\$823 |
| 1899... | 253 | 18:124 | 38:997 | 170:283 | 227:404 | 5:605 | 106:611 | 13:796\$677 | 5:016\$670 | 120:841\$082 | 35:329\$156 |
| 1900... | 253 | 24:769 | 45:485 | 182:491 | 252:745 | 5:281 | 116:161 | 15:599\$844 | 6:582\$460 | 149:894\$914 | 38:889\$365 |
| 1901... | 253 | 21:305 | 44:710 | 202:030 | 268:045 | 5:458 | 116:306 | 15:200\$474 | 6:755\$180 | 140:484\$852 | 35:652\$616 |
| 1902... | 253 | 22:998 | 46:140 | 209:495 | 278:633 | 7:077 | 121:320 | 16:532\$907 | 7:069\$600 | 150:108\$931 | 44:296\$221 |
| 1903... | 253 | 23:792 | 46:863 | 213:219 | 283:874 | 5:895 | 133:909 | 17:010\$107 | 7:194\$020 | 152:391\$022 | 36:428\$381 |
| Somma | 5:440 | 370:953 | 822:184 | 3.472:916 | 4.666:053 | 79:363 | 2.036:605 | 288:366\$799 | 70:023\$590 | 2.519:977\$636 | 580:963\$804 |

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Espanha alem de Foi subsidiada pelo Estado com a quantia de 23:000\$000 réis por kilometro, na importancia total de 4.650:764\$220 réis, na extensão de teve subsidio algum do Estado.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.—

DA BEIRA ALTA

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesa de exploração | Productos líquidos (trafego) | Rendimiento kilometrico total (trafego) | Rendimiento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|----------------|-----------------------|------------------------------|---|---|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Para do trafego | Totales | | | | | | |
| 38:740\$601 | 102:620\$560 | 1:946\$905 | 104:567\$465 | 99:452\$363 | 3:168\$197 | 808\$035 | 24\$946 | 783\$089 | 0,97 |
| 102:472\$501 | 215:891\$920 | 5:523\$073 | 221:414\$993 | 173:886\$498 | 42:005\$422 | 853\$327 | 166\$029 | 687\$298 | 0,80 |
| 122:257\$907 | 240:208\$059 | 5:933\$738 | 246:141\$797 | 147:122\$442 | 93:085\$617 | 949\$438 | 367\$927 | 581\$511 | 0,61 |
| 155:899\$493 | 268:524\$912 | 5:568\$603 | 274:093\$515 | 165:205\$545 | 103:319\$367 | 1:061\$363 | 408\$377 | 652\$986 | 0,61 |
| 174:122\$574 | 308:075\$574 | 8:752\$469 | 316:828\$043 | 167:180\$129 | 140:895\$445 | 1:217\$690 | 556\$899 | 660\$791 | 0,54 |
| 164:191\$533 | 307:808\$726 | 7:560\$056 | 315:368\$782 | 165:348\$840 | 142:459\$886 | 1:216\$635 | 563\$082 | 653\$553 | 0,54 |
| 170:445\$524 | 318:279\$796 | 11:832\$246 | 330:112\$042 | 159:075\$342 | 159:204\$454 | 1:258\$023 | 629\$267 | 628\$756 | 0,50 |
| 226:641\$985 | 373:492\$296 | 14:261\$105 | 387:753\$401 | 172:725\$784 | 200:766\$512 | 1:476\$254 | 793\$544 | 682\$710 | 0,46 |
| 199:512\$101 | 353:524\$134 | 10:634\$650 | 364:158\$784 | 172:708\$694 | 180:815\$440 | 1:397\$329 | 714\$686 | 682\$643 | 0,49 |
| 154:152\$684 | 293:112\$510 | 9:853\$504 | 302:966\$014 | 164:620\$057 | 128:492\$453 | 1:158\$547 | 507\$875 | 650\$672 | 0,56 |
| 162:302\$930 | 281:169\$666 | 10:136\$174 | 291:305\$840 | 160:814\$741 | 120:354\$925 | 1:111\$342 | 475\$711 | 635\$631 | 0,57 |
| 169:952\$209 | 287:365\$040 | 12:331\$213 | 299:696\$253 | 157:770\$878 | 129:594\$162 | 1:135\$830 | 512\$230 | 623\$600 | 0,54 |
| 160:775\$001 | 275:589\$166 | 11:321\$176 | 286:910\$342 | 155:811\$402 | 119:777\$764 | 1:089\$285 | 473\$430 | 615\$855 | 0,56 |
| 159:308\$941 | 291:026\$931 | 11:588\$753 | 302:615\$684 | 161:426\$224 | 129:600\$707 | 1:150\$304 | 512\$256 | 638\$048 | 0,55 |
| 166:749\$696 | 303:216\$237 | 16:401\$499 | 319:617\$736 | 167:016\$973 | 136:199\$264 | 1:198\$483 | 538\$337 | 660\$146 | 0,55 |
| 160:420\$125 | 308:989\$855 | 18:796\$153 | 327:786\$008 | 164:577\$829 | 144:412\$026 | 1:221\$304 | 570\$798 | 650\$505 | 0,53 |
| 145:666\$762 | 301:342\$085 | 2:803\$652 | 304:145\$737 | 168:861\$236 | 132:480\$849 | 1:191\$075 | 523\$639 | 667\$435 | 0,56 |
| 171:337\$590 | 327:507\$828 | 5:626\$105 | 333:133\$933 | 175:779\$653 | 151:728\$175 | 1:294\$498 | 599\$716 | 694\$782 | 0,53 |
| 177:203\$219 | 365:987\$498 | 14:502\$729 | 380:490\$227 | 199:721\$827 | 166:265\$671 | 1:446\$590 | 657\$176 | 789\$414 | 0,55 |
| 172:221\$960 | 348:359\$428 | 13:317\$925 | 361:677\$353 | 200:376\$864 | 147:982\$564 | 1:376\$914 | 584\$911 | 792\$003 | 0,57 |
| 188:486\$290 | 377:891\$442 | 12:299\$911 | 390:191\$353 | 201:459\$618 | 176:431\$824 | 1:493\$642 | 697\$359 | 796\$283 | 0,53 |
| 203:984\$343 | 392:803\$746 | 15:519\$108 | 408:322\$854 | 208:159\$086 | 184:644\$660 | 1:552\$583 | 729\$820 | 822\$763 | 0,53 |
| 3.541:845\$969 | 6.642:787\$409 | 226:510\$747 | 6.869:298\$156 | 3.709:102\$025 | 2.933:685\$384 | | | | |

Villar Formoso, na extensão de 252^h 2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno.
202^h 20714, entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz não

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

| Annos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|------------------------------------|-----------------------|----------------|-------------|--------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1884... | 31 | 21:753 | 95:691 | — | 117:444 | 791 | 9:120 | — | — | 29:925\$585 | 3:159\$155 |
| 1885... | 34 | 30:290 | 95:560 | — | 125:850 | 964 | 14:256 | — | — | 29:805\$085 | 3:978\$338 |
| 1886... | 34 | 31:335 | 106:908 | — | 138:243 | 1:191 | 16:096 | — | 405\$320 | 32:810\$730 | 3:456\$980 |
| 1887... | 34 | 32:434 | 113:020 | — | 145:454 | 1:354 | 18:622 | — | 414\$340 | 35:400\$495 | 4:227\$540 |
| 1888... | 34 | 32:184 | 121:787 | — | 153:971 | 1:294 | 21:167 | — | 426\$610 | 37:866\$530 | 4:070\$125 |
| 1889... | 34 | 35:193 | 131:069 | — | 166:262 | 1:400 | 19:936 | — | 474\$140 | 38:036\$120 | 4:447\$069 |
| 1890... | 34 | 36:092 | 141:706 | — | 177:798 | 1:552 | 21:365 | — | 773\$870 | 39:062\$435 | 4:909\$910 |
| 1891... | 34 | 36:987 | 140:736 | — | 177:723 | 1:151 | 24:033 | — | 1:252\$770 | 38:866\$155 | 4:862\$653 |
| 1892... | 34 | 35:297 | 151:176 | — | 186:473 | 1:341 | 27:951 | — | 961\$860 | 38:601\$480 | 4:612\$460 |
| 1893... | 34 | 32:679 | 146:257 | — | 178:936 | 1:278 | 28:160 | (a) 2:897\$575 | 988\$260 | 37:272\$077 | 3:960\$095 |
| 1894... | 34 | 32:574 | 149:682 | — | 182:256 | 1:489 | 27:761 | 2:910\$619 | 1:104\$500 | 37:335\$792 | 4:400\$983 |
| 1895... | 34 | 33:442 | 156:002 | — | 189:444 | 1:579 | 27:711 | 3:070\$345 | 1:254\$460 | 38:749\$763 | 5:579\$637 |
| 1896... | 34 | 37:629 | 163:206 | — | 200:835 | 1:790 | 31:549 | 3:273\$445 | 1:585\$010 | 41:531\$276 | 4:987\$333 |
| 1897... | 34 | 37:371 | 169:955 | — | 207:326 | 2:170 | 36:834 | 3:464\$750 | 1:738\$780 | 42:387\$328 | 5:559\$525 |
| 1898... | 34 | 36:311 | 172:446 | — | 208:757 | 2:494 | 39:716 | 3:540\$369 | 1:745\$360 | 41:786\$450 | 6:579\$023 |
| 1899... | 34 | 37:114 | 190:762 | — | 227:876 | 2:971 | 43:115 | 3:758\$701 | 2:006\$010 | 43:870\$953 | 7:647\$404 |
| 1900... | 34 | 38:558 | 210:291 | — | 248:849 | 3:242 | 42:909 | 4:091\$061 | 2:876\$600 | 49:197\$676 | 8:650\$903 |
| 1901... | 34 | 38:989 | 208:633 | — | 247:022 | 3:663 | 41:367 | 3:977\$621 | 2:975\$390 | 48:413\$839 | 9:028\$381 |
| 1902... | 34 | 40:029 | 210:094 | — | 250:123 | 3:623 | 50:371 | 4:015\$911 | 2:956\$960 | 47:859\$337 | 8:953\$998 |
| 1903... | 34 | 40:799 | 210:193 | — | 250:992 | 3:797 | 43:314 | 4:053\$084 | 2:946\$020 | 48:471\$505 | 9:357\$448 |
| Somma | 677 | 696:460 | 3.085:174 | — | 3.781:634 | 39:134 | 585:353 | 39:053\$481 | 26:886\$260 | 797:250\$611 | 112:428\$900 |

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesas de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a recolta do trafego |
|------------------------------------|-------------------|-----------------|----------------|------------------------|----------------------------|--|--|--------------------------------------|--|
| Pouca velocidade | Totais do trafego | Fora do trafego | Totais | | | | | | |
| 5:269\$405 | 38:354\$145 | 40\$960 | 38:395\$105 | 23:845\$196 | 14:508\$949 | 1:237\$230 | 468\$030 | 769\$200 | 0,62 |
| 3:883\$155 | 42:166\$578 | 454\$020 | 42:620\$598 | 28:510\$662 | 13:655\$916 | 1:240\$193 | 401\$644 | 838\$549 | 0,68 |
| 9:539\$020 | 45:806\$730 | 510\$490 | 46:317\$220 | 30:974\$690 | 14:832\$010 | 1:347\$256 | 436\$236 | 911\$020 | 0,68 |
| 11:928\$950 | 51:556\$985 | 509\$395 | 52:066\$380 | 29:426\$923 | 22:130\$062 | 1:516\$381 | 650\$884 | 865\$497 | 0,57 |
| 14:327\$350 | 56:264\$005 | 682\$545 | 56:946\$550 | 29:551\$333 | 26:712\$672 | 1:654\$824 | 785\$667 | 869\$157 | 0,52 |
| 14:140\$000 | 56:623\$189 | 982\$275 | 57:605\$464 | 28:221\$925 | 28:401\$264 | 1:665\$387 | 835\$331 | 880\$056 | 0,50 |
| 14:540\$980 | 58:513\$325 | 760\$075 | 59:273\$400 | 27:788\$478 | 30:724\$817 | 1:720\$980 | 903\$672 | 817\$308 | 0,47 |
| 17:197\$587 | 60:926\$395 | 484\$075 | 61:410\$470 | 28:893\$573 | 32:032\$822 | 1:791\$952 | 942\$141 | 849\$811 | 0,47 |
| 20:351\$336 | 63:565\$276 | 444\$415 | 64:009\$691 | 27:546\$159 | 36:019\$117 | 1:869\$567 | 1:059\$386 | 810\$181 | 0,43 |
| 21:903\$743 | 63:135\$915 | 719\$372 | 63:855\$287 | 25:920\$547 | 37:215\$368 | 1:856\$938 | 1:094\$569 | 762\$369 | 0,41 |
| 21:088\$209 | 62:824\$984 | 669\$985 | 63:494\$969 | 25:591\$106 | 37:233\$878 | 1:847\$793 | 1:095\$114 | 752\$679 | 0,41 |
| 22:590\$074 | 66:919\$474 | 700\$741 | 67:620\$215 | 24:879\$115 | 42:040\$359 | 1:968\$219 | 1:236\$481 | 731\$738 | 0,37 |
| 24:500\$949 | 71:019\$558 | 690\$317 | 71:709\$875 | 24:275\$086 | 46:744\$472 | 2:088\$810 | 1:374\$837 | 713\$973 | 0,34 |
| 27:894\$019 | 75:840\$872 | 1:017\$110 | 76:857\$982 | 25:664\$572 | 50:176\$300 | 2:230\$613 | 1:475\$773 | 754\$840 | 0,34 |
| 29:340\$676 | 77:706\$149 | 1:308\$975 | 79:015\$124 | 26:401\$668 | 51:304\$481 | 2:285\$474 | 1:508\$955 | 776\$519 | 0,33 |
| 31:407\$910 | 82:926\$267 | 459\$420 | 83:385\$687 | 26:634\$749 | 56:291\$518 | 2:439\$007 | 1:655\$632 | 783\$375 | 0,32 |
| 31:350\$010 | 89:198\$589 | 677\$365 | 89:875\$954 | 28:795\$815 | 60:402\$774 | 2:623\$487 | 1:776\$552 | 846\$935 | 0,32 |
| 29:479\$031 | 86:921\$251 | 486\$030 | 87:407\$281 | 28:896\$743 | 58:024\$508 | 2:556\$507 | 1:706\$603 | 849\$904 | 0,33 |
| 32:911\$482 | 89:724\$757 | 475\$040 | 90:199\$797 | 29:826\$856 | 59:897\$901 | 2:638\$963 | 1:761\$703 | 877\$260 | 0,33 |
| 30:884\$228 | 88:713\$181 | 593\$095 | 89:306\$276 | 28:966\$562 | 59:746\$619 | 2:609\$211 | 1:757\$253 | 851\$957 | 0,32 |
| 419:028\$114 | 1.328:707\$625 | 12:665\$700 | 1.341:373\$325 | 550:611\$758 | 778:095\$867 | | | | |

pectiva cobrança.

bro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33,421, em 14 de abril de 1884.

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

| Annos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|---|-----------------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sêllo | Passageiros | Grande velocidade |
| 1885... | 1 | 3:303 | 6:347 | 9:356 | 19:006 | 352 | 5:388 | 48\$541 | —\$— | 597\$476 | 186\$393 |
| 1886... | 2 | 16:014 | 32:342 | 57:949 | 106:305 | 1:549 | 16:489 | 220\$694 | 447\$190 | 2:404\$870 | 819\$837 |
| 1887... | 2 | 14:041 | 28:809 | 62:390 | 105:240 | 1:990 | 13:385 | 238\$602 | 707\$630 | 3:712\$915 | 966\$794 |
| 1888... | 2 | 16:709 | 33:413 | 73:725 | 123:847 | 2:482 | 24:631 | 215\$498 | 628\$540 | 3:339\$997 | 1:044\$755 |
| 1889... | 2 | 19:345 | 33:986 | 73:742 | 127:073 | 3:450 | 21:603 | 270\$092 | 803\$400 | 3:697\$932 | 1:476\$410 |
| 1890... | 2 | 18:539 | 39:425 | 112:469 | 170:433 | 2:977 | 25:484 | 292\$264 | 1:154\$810 | 4:127\$672 | 1:281\$313 |
| 1891... | 2 | 17:120 | 40:035 | 99:253 | 156:408 | 3:313 | 25:954 | 317\$081 | 2:147\$710 | 3:792\$511 | 1:615\$524 |
| 1892... | 2 | 15:557 | 38:442 | 104:232 | 158:231 | 2:787 | 24:682 | 274\$991 | 2:117\$020 | 3:668\$849 | 1:702\$226 |
| 1893... | 2 | 14:533 | 35:911 | 97:368 | 147:812 | 3:043 | 27:021 | 251\$479 | 2:264\$860 | 3:613\$060 | 1:651\$092 |
| 1894... | 2 | 12:666 | 35:650 | 98:007 | 146:323 | 2:923 | 29:230 | 219\$539 | 2:381\$620 | 3:528\$518 | 1:559\$765 |
| 1895... | 2 | 14:529 | 42:979 | 107:693 | 165:201 | 2:743 | 25:508 | 237\$985 | 2:453\$220 | 3:645\$002 | 1:639\$412 |
| 1896... | 2 | 12:627 | 49:824 | 146:275 | 208:726 | 3:139 | 29:525 | 288\$996 | 2:813\$310 | 4:666\$785 | 1:780\$438 |
| 1897... | 2 | 10:932 | 43:521 | 158:352 | 212:805 | 2:983 | 30:429 | 297\$783 | 2:943\$160 | 4:429\$408 | 1:503\$874 |
| 1898... | 2 | 16:057 | 53:957 | 156:994 | 227:008 | 3:487 | 32:729 | 317\$720 | 3:064\$330 | 4:514\$834 | 2:179\$400 |
| 1899... | 2 | 17:645 | 60:240 | 165:140 | 243:025 | 3:961 | 37:094 | 322\$350 | 3:320\$370 | 4:896\$894 | 2:206\$708 |
| 1900... | 2 | 18:041 | 61:593 | 168:852 | 248:486 | 3:392 | 36:803 | 327\$167 | 4:065\$690 | 5:031\$532 | 2:238\$066 |
| 1901... | 2 | 16:805 | 64:017 | 141:803 | 222:625 | 4:173 | 35:026 | 352\$247 | 4:274\$150 | 5:712\$829 | 2:303\$983 |
| 1902... | 2 | 21:207 | 76:518 | 188:858 | 286:583 | 4:230 | 34:130 | 379\$431 | 4:204\$540 | 5:318\$655 | 2:455\$721 |
| 1903... | 2 | 20:999 | 75:739 | 186:930 | 283:668 | 4:801 | 40:563 | 367\$608 | 4:309\$290 | 5:447\$589 | 2:494\$276 |
| Somma | 37 | 296:669 | 852:748 | 2.209:388 | 3.358:805 | 57:775 | 515:674 | 5:240\$068 | 44:100\$840 | 76:147\$328 | 31:105\$987 |

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.==

COIMBRA

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totais do trafego | Fora do trafego (a) | Totais | | | | | | |
| 1:277\$394 | 2:061\$263 | 45\$919 | 2:107\$182 | 1:167\$883 | 893\$380 | 2:061\$263 | 893\$380 | 1:167\$883 | 0,57 |
| 4:278\$578 | 7:503\$285 | 193\$886 | 7:697\$171 | 5:818\$422 | 1:684\$863 | 3:751\$642 | 842\$431 | 2:909\$211 | 0,77 |
| 3:574\$327 | 8:254\$036 | 202\$930 | 8:456\$966 | 6:413\$205 | 1:840\$831 | 4:127\$018 | 920\$416 | 3:206\$602 | 0,78 |
| 3:178\$675 | 7:563\$427 | 124\$450 | 7:687\$877 | 6:020\$928 | 1:542\$499 | 3:781\$713 | 771\$249 | 3:010\$464 | 0,80 |
| 6:278\$424 | 11:452\$766 | 278\$744 | 11:731\$510 | 7:902\$551 | 3:550\$215 | 5:726\$383 | 1:775\$108 | 3:951\$275 | 0,69 |
| 7:224\$335 | 12:633\$320 | 36\$234 | 12:669\$554 | 9:034\$035 | 3:599\$285 | 6:316\$660 | 1:799\$643 | 4:517\$017 | 0,71 |
| 7:869\$838 | 13:277\$873 | 213\$000 | 13:490\$873 | 9:067\$308 | 4:210\$565 | 6:638\$936 | 2:105\$282 | 4:533\$654 | 0,68 |
| 6:729\$882 | 12:100\$957 | 58\$000 | 12:158\$957 | 8:758\$110 | 3:342\$847 | 6:050\$478 | 1:671\$423 | 4:379\$055 | 0,72 |
| 6:931\$523 | 12:195\$475 | 103\$457 | 12:298\$932 | 8:234\$231 | 3:961\$244 | 6:097\$737 | 1:980\$622 | 4:117\$115 | 0,68 |
| 6:673\$642 | 11:761\$925 | 66\$723 | 11:828\$648 | 8:368\$387 | 3:393\$538 | 5:880\$962 | 1:696\$769 | 4:184\$193 | 0,71 |
| 6:310\$759 | 11:595\$173 | 69\$324 | 11:664\$497 | 8:105\$276 | 3:489\$897 | 5:797\$586 | 1:744\$948 | 4:052\$638 | 0,70 |
| 7:132\$302 | 13:579\$525 | 149\$398 | 13:728\$923 | 8:246\$395 | 5:333\$130 | 6:789\$762 | 2:666\$565 | 4:123\$197 | 0,61 |
| 7:368\$061 | 13:301\$343 | 68\$258 | 13:369\$601 | 8:697\$918 | 4:603\$425 | 6:650\$671 | 2:301\$712 | 4:348\$959 | 0,65 |
| 7:901\$120 | 14:595\$354 | 81\$496 | 14:676\$850 | 9:198\$756 | 5:396\$598 | 7:297\$677 | 2:698\$299 | 4:599\$378 | 0,63 |
| 8:134\$524 | 15:238\$126 | 87\$650 | 15:325\$776 | 8:949\$095 | 6:289\$031 | 7:619\$062 | 3:144\$515 | 4:474\$547 | 0,58 |
| 8:957\$772 | 16:227\$370 | 69\$499 | 16:296\$869 | 10:266\$330 | 5:961\$040 | 8:113\$685 | 2:980\$520 | 5:133\$165 | 0,63 |
| 8:113\$907 | 16:130\$719 | 54\$416 | 16:185\$135 | 10:634\$472 | 5:496\$247 | 8:065\$359 | 2:748\$123 | 5:317\$236 | 0,66 |
| 9:356\$928 | 17:131\$304 | -5- | 17:131\$304 | 10:759\$886 | 6:371\$418 | 8:565\$652 | 3:185\$709 | 5:379\$943 | 0,63 |
| 9:264\$498 | 17:206\$363 | -5- | 17:206\$363 | 11:414\$053 | 5:792\$310 | 8:603\$181 | 2:896\$155 | 5:707\$026 | 0,67 |
| 126:556\$280 | 233:809\$604 | 1:903\$384 | 235:712\$988 | 157:057\$241 | 76:752\$363 | | | | |

dinheiro do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO DE LISBOA

| Anos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|---|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transitó | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1887... | 66 | 64:635 | 137:530 | 218:073 | 420:238 | 707 | 38:627 | 8:446\$641 | 491\$560 | 124:664\$251 | 4:339\$457 |
| 1888... | 74 | 80:933 | 159:444 | 264:196 | 504:573 | 2:274 | 89:402 | 13:121\$332 | 736\$650 | 157:036\$630 | 9:146\$439 |
| 1889... | 74 | 92:924 | 181:713 | 317:622 | 592:259 | 2:789 | 116:632 | 13:450\$080 | 886\$090 | 177:592\$057 | 9:660\$892 |
| 1890... | 74 | 88:998 | 182:625 | 325:586 | 597:209 | 3:375 | 651:781 | 12:043\$933 | 1:105\$640 | 175:216\$739 | 16:661\$323 |
| 1891... | 74 | 76:376 | 172:300 | 286:785 | 535:461 | 3:001 | 696:497 | 11:125\$042 | 1:647\$850 | 156:203\$406 | 14:482\$938 |
| 1892... | 74 | 78:964 | 182:472 | 286:181 | 547:617 | 2:705 | 119:762 | 10:627\$578 | 1:392\$160 | 138:736\$517 | 11:052\$486 |
| 1893... | 74 | 93:175 | 215:304 | 337:675 | 646:154 | 3:331 | 76:411 | 10:301\$524 | 1:636\$200 | 140:031\$763 | 11:441\$514 |
| 1894... | 74 | 94:844 | 233:442 | 331:843 | 660:129 | 3:713 | 87:684 | 10:136\$947 | 1:697\$560 | 137:864\$353 | 14:835\$503 |
| 1895... | 74 | 66:397 | 167:146 | 393:647 | 627:190 | 4:276 | 119:797 | 11:072\$859 | 1:879\$520 | 141:430\$436 | 13:689\$106 |
| 1896... | 74 | 43:651 | 217:179 | 419:195 | 680:025 | 3:316 | 131:444 | 12:568\$639 | 2:445\$300 | 154:006\$709 | 15:039\$809 |
| 1897... | 74 | 39:933 | 158:968 | 578:399 | 777:300 | 3:553 | 160:640 | 14:967\$718 | 2:882\$940 | 165:194\$875 | 14:874\$796 |
| 1898... | 74 | 62:022 | 224:920 | 697:660 | 984:602 | 3:949 | 154:034 | 14:048\$806 | 2:965\$130 | 164:999\$180 | 13:151\$830 |
| 1899... | 74 | 63:319 | 245:493 | 718:457 | 1:027:269 | 3:986 | 202:180 | 15:573\$711 | 3:645\$650 | 184:738\$960 | 12:231\$559 |
| 1900... | 74 | 68:223 | 264:506 | 774:103 | 1:106:832 | 4:084 | 232:401 | 16:934\$837 | 5:977\$890 | 192:010\$656 | 12:750\$634 |
| 1901... | 74 | 75:065 | 289:117 | 864:566 | 1:228:748 | 4:620 | 294:448 | 17:799\$750 | 6:153\$200 | 195:388\$170 | 14:250\$353 |
| 1902... | 74 | 77:638 | 301:642 | 893:471 | 1:272:751 | 4:551 | 319:962 | 17:104\$197 | 6:381\$730 | 197:370\$580 | 15:740\$787 |
| 1903... | 74 | 78:860 | 306:392 | 907:542 | 1:292:794 | 4:309 | 369:791 | 18:783\$064 | 6:706\$710 | 205:171\$525 | 16:286\$959 |
| Somma | 1:250 | 1:245:957 | 3:640:193 | 8:615:001 | 13:501:151 | 58:539 | 3:781:496 | 228:106\$658 | 48:634\$780 | 2:807:656\$807 | 219:636\$385 |

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

| Rendimentos líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|-----------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Fora do trafego (a) | Totales | | | | | | |
| 53:832\$259 | 182:835\$967 | 4:229\$959 | 187:065\$926 | 70:173\$317 | 112:662\$650 | 2:770\$242 | 1:707\$010 | 1:063\$232 | 0,38 |
| 124:013\$058 | 290:196\$127 | 4:500\$717 | 294:696\$844 | 114:244\$624 | 175:951\$503 | 3:921\$569 | 2:377\$723 | 1:543\$846 | 0,39 |
| 112:139\$297 | 299:392\$246 | 6:981\$344 | 306:373\$590 | 154:220\$217 | 145:172\$029 | 4:045\$841 | 1:961\$784 | 2:084\$057 | 0,51 |
| 88:324\$371 | 280:202\$433 | 754\$910 | 280:957\$343 | 160:054\$577 | 120:147\$856 | 3:786\$520 | 1:623\$620 | 2:162\$900 | 0,57 |
| 109:915\$611 | 280:601\$955 | 4:085\$000 | 284:686\$955 | 172:519\$921 | 108:082\$034 | 3:791\$918 | 1:460\$568 | 2:331\$350 | 0,61 |
| 84:695\$673 | 234:484\$676 | 981\$000 | 235:465\$676 | 139:670\$409 | 94:814\$267 | 3:168\$712 | 1:281\$274 | 1:887\$438 | 0,59 |
| 76:484\$900 | 227:958\$177 | 1:933\$827 | 229:892\$004 | 136:852\$734 | 91:105\$443 | 3:080\$516 | 1:231\$155 | 1:849\$361 | 0,60 |
| 71:220\$049 | 223:919\$905 | 1:270\$243 | 225:190\$148 | 131:086\$213 | 92:833\$692 | 3:025\$944 | 1:254\$509 | 1:771\$435 | 0,59 |
| 101:120\$249 | 256:239\$791 | 1:531\$972 | 257:771\$763 | 143:752\$915 | 112:486\$876 | 3:462\$700 | 1:520\$093 | 1:942\$607 | 0,56 |
| 110:741\$098 | 279:787\$616 | 3:078\$139 | 282:865\$755 | 125:234\$718 | 154:552\$898 | 3:780\$914 | 2:088\$553 | 1:692\$361 | 0,45 |
| 147:223\$849 | 327:293\$520 | 1:679\$562 | 328:973\$082 | 155:185\$058 | 172:108\$462 | 4:422\$885 | 2:325\$790 | 2:097\$095 | 0,47 |
| 124:506\$964 | 302:657\$974 | 1:689\$952 | 304:347\$926 | 169:346\$417 | 133:311\$557 | 4:089\$972 | 1:801\$507 | 2:288\$465 | 0,55 |
| 141:746\$465 | 338:716\$984 | 1:948\$340 | 340:665\$324 | 181:584\$294 | 157:132\$690 | 4:577\$255 | 2:123\$414 | 2:453\$841 | 0,53 |
| 166:221\$794 | 370:983\$084 | 1:588\$871 | 372:571\$955 | 209:176\$591 | 161:806\$493 | 5:013\$284 | 2:186\$574 | 2:826\$710 | 0,56 |
| 187:521\$709 | 397:160\$232 | 1:339\$816 | 398:500\$048 | 220:152\$614 | 177:007\$618 | 5:367\$030 | 2:391\$994 | 2:975\$036 | 0,55 |
| 181:423\$368 | 394:534\$735 | 1:525\$825 | 396:060\$560 | 213:307\$091 | 181:227\$644 | 5:331\$550 | 2:449\$022 | 2:882\$528 | 0,54 |
| 201:809\$303 | 423:267\$787 | 1:504\$410 | 424:772\$197 | 214:102\$528 | 209:165\$259 | 5:719\$835 | 2:826\$558 | 2:893\$277 | 0,51 |
| 2.082:940\$017 | 5.110:233\$209 | 40:623\$887 | 5.150:857\$096 | 2.710:664\$238 | 2.399:568\$971 | | | | |

28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74^b,342 até os limites da conces-

mento do trafego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

| Anos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|------------------------------------|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1887... | 40 | 4:802 | 10:596 | 33:132 | 48:530 | 261 | 6:471 | 1:614\$929 | 88\$880 | 25:492\$695 | 1:435\$650 |
| 1888... | 128 | 16:432 | 35:410 | 122:273 | 174:115 | 1:658 | 45:874 | 6:635\$870 | 427\$660 | 86:869\$900 | 6:920\$901 |
| 1889... | 161 | 21:958 | 48:457 | 154:422 | 224:837 | 2:287 | 79:581 | 9:363\$775 | 996\$900 | 109:233\$468 | 9:606\$354 |
| 1890... | 168 | 23:271 | 55:544 | 207:722 | 286:537 | 3:908 | 101:611 | 9:294\$364 | 1:552\$330 | 115:528\$626 | 10:962\$444 |
| 1891... | 168 | 21:357 | 51:629 | 195:763 | 268:749 | 11:754 | 85:039 | 9:038\$631 | 2:737\$710 | 113:168\$720 | 12:832\$050 |
| 1892... | 168 | 20:460 | 49:882 | 183:059 | 253:401 | 2:835 | 101:086 | 8:808\$862 | 2:600\$770 | 105:269\$391 | 12:349\$719 |
| 1893... | 168 | 21:211 | 48:626 | 221:574 | 291:411 | 3:969 | 88:424 | 8:788\$519 | 2:862\$040 | 105:535\$404 | 13:584\$531 |
| 1894... | 168 | 25:118 | 51:454 | 211:284 | 287:856 | 4:039 | 95:314 | 8:681\$812 | 2:944\$360 | 101:072\$711 | 14:794\$500 |
| 1895... | 168 | 18:524 | 46:008 | 263:681 | 328:213 | 4:498 | 109:684 | 9:365\$001 | 3:396\$060 | 102:974\$842 | 16:816\$107 |
| 1896... | 168 | 25:368 | 69:837 | 283:877 | 379:082 | 5:225 | 121:395 | 10:136\$267 | 4:254\$880 | 114:196\$801 | 17:649\$169 |
| 1897... | 168 | 22:239 | 88:529 | 322:112 | 432:880 | 5:653 | 135:771 | 11:874\$415 | 4:842\$220 | 125:989\$603 | 19:565\$931 |
| 1898... | 168 | 24:078 | 74:649 | 377:472 | 476:199 | 6:603 | 147:076 | 13:807\$441 | 5:208\$930 | 136:559\$942 | 22:319\$583 |
| 1899... | 168 | 23:294 | 75:847 | 376:473 | 475:614 | 7:613 | 149:362 | 13:846\$376 | 5:835\$260 | 135:450\$970 | 25:315\$825 |
| 1900... | 168 | 23:113 | 75:256 | 373:540 | 471:909 | 6:399 | 192:538 | 15:617\$498 | 7:664\$150 | 139:349\$023 | 21:333\$562 |
| 1901... | 168 | 24:737 | 77:653 | 390:267 | 492:657 | 7:436 | 236:246 | 17:405\$438 | 8:087\$890 | 145:215\$243 | 24:129\$060 |
| 1902... | 168 | 24:742 | 80:287 | 399:918 | 504:947 | 8:267 | 225:166 | 16:602\$828 | 8:183\$060 | 144:310\$964 | 27:842\$122 |
| 1903... | 168 | 26:104 | 84:831 | 422:521 | 533:456 | 7:504 | 249:102 | 18:051\$341 | 8:047\$720 | 148:601\$503 | 28:639\$206 |
| Somma | 2:681 | 366:808 | 1:024:495 | 4:539:090 | 5:930:393 | 89:909 | 2:169:740 | 188:933\$367 | 69:730\$820 | 1:954:819\$806 | 286:096\$714 |

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

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

Em 1888 — todo o anno em duas secções, de Torres Ve
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até á
 Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha
 Em 1891 — Idem
 Em 1892 — Idem
 Em 1893 — Idem
 Em 1894 — Idem
 Em 1895 — Idem
 Em 1896 — Idem
 Em 1897 — Idem
 Em 1898 — Idem
 Em 1899 — Idem
 Em 1900 — Idem
 Em 1901 — Idem
 Em 1902 — Idem
 Em 1903 — Idem

(b) Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a Companhia Real tinha de entregar ao Estado pela linha
 (c) Nesta importância está comprehendida a de 3:618\$455 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referencia ao anno eco
 (d) Nesta importância está comprehendida a de 15:292\$348 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referencia ao anno eco

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. —

11 À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARRELOS

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas da exploração | Productos líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a recolla do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------|-----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totales | | | | | | |
| 7:853\$701 | 34:782\$046 | 804\$767 | 35:586\$813 | 21:082\$531 | 13:699\$515 | 869\$551 | 342\$488 | 527\$063 | 0,61 |
| 54:493\$681 | 148:284\$482 | 60:234\$826 | 208:519\$308 | 129:541\$542 | 18:742\$940 | 1:158\$472 | 146\$429 | 1:012\$043 | 0,87 |
| 90:137\$562 | 208:977\$384 | 86:817\$291 | 295:794\$675 | 157:632\$003 | 51:345\$381 | 1:297\$996 | 318\$915 | 979\$081 | 0,75 |
| 86:482\$765 | 212:973\$835 | 101:141\$065 | 314:114\$900 | 213:572\$139 | — 598\$304 | 1:267\$702 | — 3\$561 | 1:271\$263 | 1,00 |
| 81:240\$793 | 207:241\$563 | 103:610\$088 | 310:851\$651 | 213:451\$589 | — 6:210\$026 | 1:233\$581 | — 36\$964 | 1:270\$545 | 1,03 |
| 85:168\$119 | 202:787\$229 | 101:418\$088 | 304:205\$317 | 179:375\$160 | 23:412\$069 | 1:207\$067 | 139\$358 | 1:067\$709 | 0,88 |
| 77:203\$905 | 196:323\$840 | 102:230\$553 | 298:554\$393 | 179:294\$337 | 17:029\$503 | 1:168\$594 | 101\$366 | 1:067\$228 | 0,91 |
| 80:015\$105 | 195:882\$316 | 101:676\$281 | 297:558\$597 | 171:915\$154 | 23:967\$162 | 1:165\$966 | 142\$662 | 1:023\$304 | 0,88 |
| 93:467\$109 | 213:258\$058 | 101:840\$087 | 315:098\$145 | 178:243\$779 | 35:014\$279 | 1:269\$393 | 208\$418 | 1:060\$975 | 0,84 |
| 99:382\$776 | 231:228\$746 | 103:108\$997 | 334:337\$743 | 193:121\$995 | 38:106\$751 | 1:376\$362 | 226\$826 | 1:149\$536 | 0,84 |
| 120:280\$657 | 265:836\$191 | 98:310\$822 | 364:147\$013 | 216:754\$766 | 49:081\$425 | 1:582\$358 | 292\$151 | 1:290\$206 | 0,81 |
| 141:719\$869 | 300:599\$394 | 90:569\$652 | 391:169\$046 | 220:195\$590 | 80:403\$804 | 1:789\$282 | 478\$591 | 1:310\$688 | 0,73 |
| 144:387\$686 | 305:154\$481 | 105:171\$849 | 410:326\$330 | 226:257\$720 | 78:896\$761 | 1:816\$395 | 469\$623 | 1:346\$772 | 0,74 |
| 186:250\$341 | 346:932\$926 | 64:161\$212 | 411:094\$138 | 246:860\$618 | 100:072\$308 | 2:065\$076 | 595\$668 | 1:469\$408 | 0,72 |
| 220:074\$953 | 389:419\$256 | 49:574\$162 | 438:993\$418 | 261:485\$718 | 127:933\$538 | 2:317\$971 | 761\$509 | 1:556\$462 | 0,67 |
| 201:880\$059 | 374:033\$145 | 37:770\$377 | 411:803\$522 | 231:736\$136 | 142:297\$009 | 2:226\$387 | 847\$006 | 1:379\$381 | 0,62 |
| 228:044\$642 | 405:285\$351 | 16:808\$247 | 422:093\$598 | 233:128\$687 | 172:156\$664 | 2:412\$413 | 1:024\$742 | 1:387\$671 | 0,58 |
| 1.998:083\$723 | 4.239:000\$243 | 1.325:248\$364 | 5.564:248\$607 | 3.273:649\$464 | 965:350\$779 | | | | |

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

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

| | | |
|--------------------------------------|-----|----------------|
| dras a Leiria | (b) | 57:235\$310 |
| Figueira da Foz e a Alfarellos | | 81:236\$400 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... |  | 100:565\$088 |
| ..... | (c) | 96:946\$633 |
| ..... |  | 88:891\$195 |
| ..... | (d) | 103:410\$565 |
| ..... |  | 62:675\$344 |
| ..... |  | 48:260\$457 |
| ..... |  | 37:341\$786 |
| ..... |  | 16:244\$571 |
| ..... |  | 1.297:603\$877 |

americana de S. Martinho do Porto á Marinha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.
 nomico de 1897-1898.
 nomico de 1898-1899.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

| Annos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|---------|---|-----------------------|-------------|-------------|--------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1887... | 14 | 567 | 1:016 | 4:592 | 6:175 | 199 | 2:803 | 346\$583 | 102\$900 | 2:699\$114 | 1:066\$983 |
| 1888... | 55 | 2:029 | 3:748 | 21:018 | 26:795 | 496 | 12:469 | 1:275\$684 | 437\$230 | 10:261\$562 | 2:707\$051 |
| 1889... | 55 | 1:940 | 4:503 | 24:463 | 30:906 | 373 | 18:596 | 1:505\$409 | 207\$650 | 11:361\$160 | 2:358\$305 |
| 1890... | 55 | 2:716 | 4:431 | 26:174 | 33:321 | 781 | 17:328 | 1:649\$884 | 301\$660 | 12:879\$614 | 3:849\$467 |
| 1891... | 55 | 2:598 | 4:392 | 24:289 | 31:279 | 726 | 16:810 | 1:632\$647 | 526\$150 | 12:758\$338 | 3:447\$424 |
| 1892... | 55 | 1:804 | 3:966 | 20:074 | 25:844 | 656 | 19:381 | 1:698\$046 | 531\$600 | 10:765\$558 | 3:415\$608 |
| 1893... | 55 | 1:985 | 4:291 | 21:646 | 27:922 | 422 | 21:360 | 1:657\$587 | 595\$490 | 11:125\$774 | 2:548\$336 |
| 1894... | 55 | 1:953 | 3:811 | 21:021 | 26:785 | 500 | 19:022 | 1:570\$506 | 605\$480 | 11:084\$216 | 2:715\$696 |
| 1895... | 55 | 1:819 | 4:201 | 21:578 | 27:598 | 421 | 18:621 | 1:582\$466 | 618\$240 | 11:258\$871 | 2:409\$152 |
| 1896... | 55 | 1:948 | 4:370 | 21:231 | 27:549 | 415 | 19:727 | 1:558\$015 | 746\$730 | 11:110\$259 | 2:442\$326 |
| 1897... | 55 | 2:078 | 4:852 | 23:808 | 30:738 | 514 | 20:089 | 1:684\$726 | 778\$270 | 12:483\$458 | 2:886\$133 |
| 1898... | 55 | 1:955 | 4:556 | 23:282 | 29:793 | 783 | 18:796 | 1:692\$418 | 754\$330 | 12:500\$772 | 4:072\$286 |
| 1899... | 55 | 2:090 | 4:559 | 23:466 | 30:115 | 712 | 24:936 | 1:989\$554 | 800\$060 | 12:442\$107 | 3:915\$284 |
| 1900... | 55 | 2:444 | 5:343 | 26:141 | 33:928 | 625 | 26:153 | 2:139\$185 | 1:088\$250 | 14:065\$974 | 3:487\$095 |
| 1901... | 55 | 2:568 | 5:964 | 27:388 | 35:920 | 694 | 26:019 | 2:180\$082 | 1:220\$020 | 14:769\$530 | 3:683\$590 |
| 1902... | 55 | 2:570 | 6:629 | 27:244 | 36:443 | 801 | 29:339 | 2:371\$527 | 1:213\$030 | 15:431\$066 | 4:026\$869 |
| 1903... | 55 | 2:635 | 6:485 | 28:569 | 37:689 | 757 | 29:463 | 2:425\$012 | 1:256\$880 | 16:026\$215 | 4:099\$232 |
| Somma | 894 | 35:699 | 77:117 | 385:984 | 498:800 | 9:875 | 340:912 | 28:959\$331 | 11:783\$970 | 203:023\$588 | 53:130\$837 |

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e Mirandella, na extensão de 54,67955, em

(a) Nesta verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes: no anno de 1897 está incluída da linha.

| | |
|----------------------------|-------|
| Em 1887 — 94 dias..... | ..... |
| Em 1888 — todo o anno..... | ..... |
| Em 1889 — idem..... | ..... |
| Em 1890 — idem..... | ..... |
| Em 1891 — idem..... | ..... |
| Em 1892 — idem..... | ..... |
| Em 1893 — idem..... | ..... |
| Em 1894 — idem..... | ..... |
| Em 1895 — idem..... | ..... |
| Em 1896 — idem..... | ..... |
| Em 1897 — idem..... | ..... |
| Em 1898 — idem..... | ..... |
| Em 1899 — idem..... | ..... |
| Em 1900 — idem..... | ..... |
| Em 1901 — idem..... | ..... |
| Em 1902 — idem..... | ..... |
| Em 1903 — idem..... | ..... |

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Produto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|------------------------|---------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totaes do trafego | Fora do trafego (a) | Totaes | | | | | | |
| 4:561\$330 | 8:330\$427 | 15:206\$561 | 23:536\$988 | 7:144\$711 | 1:185\$716 | 595\$030 | 84\$694 | 510\$336 | 0,86 |
| 18:388\$268 | 31:356\$881 | 59:163\$252 | 90:520\$133 | 41:767\$317 | — 10:410\$426 | 570\$125 | — 189\$280 | 759\$405 | 1,33 |
| 21:898\$071 | 35:617\$536 | 58:154\$114 | 93:771\$650 | 40:595\$417 | — 4:977\$881 | 647\$591 | — 90\$507 | 738\$098 | 1,14 |
| 21:761\$725 | 38:490\$806 | 57:601\$473 | 96:092\$279 | 32:782\$413 | 5:708\$393 | 699\$833 | 103\$789 | 596\$044 | 0,85 |
| 21:685\$079 | 37:890\$841 | 59:321\$855 | 97:212\$696 | 27:962\$194 | 9:928\$647 | 688\$924 | 180\$521 | 508\$403 | 0,74 |
| 24:170\$345 | 38:351\$511 | 57:837\$956 | 96:189\$467 | 25:502\$897 | 12:848\$614 | 697\$300 | 233\$611 | 463\$689 | 0,66 |
| 26:602\$137 | 40:276\$547 | 57:454\$615 | 97:731\$162 | 25:444\$099 | 14:832\$448 | 732\$301 | 269\$681 | 462\$620 | 0,63 |
| 23:768\$725 | 37:568\$637 | 60:290\$698 | 97:859\$335 | 25:177\$711 | 12:390\$926 | 683\$066 | 225\$289 | 457\$777 | 0,67 |
| 23:914\$407 | 37:582\$430 | 59:212\$044 | 96:794\$474 | 24:171\$636 | 13:410\$794 | 683\$317 | 243\$833 | 439\$484 | 0,64 |
| 24:825\$031 | 38:377\$616 | 59:563\$830 | 97:941\$446 | 24:633\$497 | 13:744\$119 | 697\$774 | 219\$893 | 447\$881 | 0,64 |
| 25:319\$641 | 40:689\$232 | 57:724\$950 | 98:414\$182 | 24:890\$713 | 15:798\$519 | 739\$804 | 287\$245 | 452\$558 | 0,61 |
| 23:986\$320 | 40:559\$378 | 57:441\$201 | 98:000\$579 | 26:049\$428 | 14:509\$950 | 737\$443 | 263\$817 | 473\$625 | 0,65 |
| 32:026\$251 | 48:383\$642 | 49:462\$030 | 97:845\$672 | 26:798\$023 | 21:585\$619 | 879\$701 | 392\$465 | 487\$236 | 0,50 |
| 31:588\$339 | 52:141\$408 | 45:948\$768 | 98:090\$176 | 25:917\$488 | 26:223\$920 | 948\$025 | 476\$798 | 471\$227 | 0,50 |
| 34:322\$196 | 52:775\$316 | 45:522\$857 | 98:298\$173 | 28:808\$988 | 23:966\$328 | 959\$550 | 435\$751 | 523\$799 | 0,55 |
| 38:198\$454 | 57:656\$389 | 40:926\$408 | 98:582\$797 | 28:042\$927 | 29:613\$462 | 1:048\$298 | 538\$427 | 509\$871 | 0,49 |
| 38:505\$198 | 58:630\$645 | 40:380\$715 | 99:011\$360 | 30:575\$627 | 28:055\$018 | 1:066\$011 | 510\$091 | 555\$920 | 0,52 |
| 438:524\$817 | 694:679\$242 | 881:213\$327 | 1.575:892\$569 | 466:265\$086 | 228:414\$156 | | | | |

29 de setembro de 1887.

A verba de 154\$522 réis, proveniente da rectificação nas liquidações da garantia de juro nos annos de 1887 (2.º semestre), 1888 e 1889 (1.º semestre), relativa à extensão rigorosa

| | |
|-------|---------------------|
| ..... | 15:206\$561 |
| ..... | 59:123\$612 |
| ..... | 58:009\$544 |
| ..... | 57:511\$148 |
| ..... | 59:222\$135 |
| ..... | 57:631\$603 |
| ..... | 57:221\$275 |
| ..... | 59:529\$188 |
| ..... | 58:940\$211 |
| ..... | 58:487\$617 |
| ..... | 56:963\$111 |
| ..... | 56:038\$442 |
| ..... | 49:114\$177 |
| ..... | 45:356\$412 |
| ..... | 44:722\$504 |
| ..... | 39:841\$431 |
| ..... | 38:867\$175 |
| ..... | <u>873:086\$146</u> |

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

RAMAL DE SANTA

(Dupla

| Annos | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|------------------------------------|-----------------------|-------------|----------|--------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1888... | 5 | 17:631 | 35:190 | 43:708 | 96:529 | 756 | 41:103 | 711\$782 | -5- | 8:691\$333 | 392\$451 |
| 1889... | 8 | 17:736 | 36:820 | 56:774 | 111:330 | 1:244 | 67:200 | 867\$227 | -5- | 9:323\$858 | 577\$144 |
| 1890... | 8 | 15:478 | 26:842 | 53:233 | 95:553 | 1:500 | 66:781 | 807\$167 | -5- | 9:144\$928 | 756\$781 |
| 1891... | 8 | 10:453 | 14:864 | 24:422 | 49:739 | 1:015 | 42:874 | 633\$369 | -5- | 4:309\$413 | 878\$460 |
| 1892... | 8 | 20:583 | 46:386 | 107:412 | 174:381 | 3:626 | 65:593 | 1:288\$083 | -5- | 14:122\$514 | 2:878\$039 |
| 1893... | 8 | 34:430 | 77:591 | 179:672 | 291:693 | 4:948 | 51:894 | 1:533\$621 | -5- | 20:656\$746 | 2:847\$020 |
| 1894... | 8 | 34:328 | 105:979 | 276:548 | 416:855 | 4:211 | 65:851 | 1:774\$699 | -5- | 25:649\$749 | 2:712\$744 |
| 1895 .. | 8 | 38:833 | 109:371 | 328:715 | 476:919 | 6:196 | 81:947 | 2:137\$321 | -5- | 30:107\$413 | 2:887\$560 |
| 1896 .. | 8 | 39:892 | 106:709 | 372:209 | 518:810 | 6:084 | 101:008 | 2:374\$702 | -5- | 31:714\$516 | 2:891\$752 |
| 1897... | 8 | 31:367 | 124:826 | 454:168 | 610:361 | 5:566 | 95:757 | 2:594\$615 | -5- | 34:961\$704 | 3:237\$063 |
| 1898... | 8 | 47:610 | 173:828 | 658:355 | 879:793 | 7:546 | 98:270 | 3:082\$081 | -5- | 44:573\$944 | 2:981\$230 |
| 1899... | 8 | 58:759 | 165:419 | 622:437 | 846:615 | 7:565 | 129:140 | 3:476\$922 | -5- | 48:860\$937 | 3:294\$275 |
| 1900... | 8 | 60:374 | 169:966 | 639:551 | 869:891 | 9:561 | 142:534 | 3:980\$345 | -5- | 57:014\$638 | 3:612\$888 |
| 1901... | 8 | 72:024 | 169:212 | 648:953 | 890:189 | 8:883 | 138:592 | 3:831\$251 | 20\$820 | 53:594\$838 | 3:867\$991 |
| 1902... | 8 | 59:646 | 153:489 | 582:144 | 795:279 | 9:064 | 180:404 | 3:683\$518 | 176\$290 | 49:350\$360 | 4:444\$981 |
| 1903... | 8 | 66:513 | 171:162 | 649:177 | 886:852 | 10:780 | 211:640 | 3:733\$782 | 225\$510 | 51:906\$287 | 5:135\$904 |
| Somma | 125 | 625:657 | 1.687:654 | 5.697:478 | 8.010:789 | 89:545 | 1.580:588 | 36:510\$485 | 422\$620 | 493:983\$208 | 43:396\$283 |

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio 1.º, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0.º,8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via neste ramal foi aberta á exploração entre Campolide e a bifurcação de Chellas em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e a de Bemfica, na extensão aproximada de 7.º,3.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

APOLONIA A BEMFICA

via)

| Rendimentos (Líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|--------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totales | | | | | | |
| 6:195\$500 | 15:279\$284 | 236\$705 | 15:515\$989 | 5:554\$495 | 9:724\$789 | 3:055\$857 | 1:944\$958 | 1:110\$899 | 0,36 |
| 9:506\$270 | 19:407\$272 | 451\$164 | 19:858\$436 | 8:940\$160 | 10:467\$112 | 2:425\$909 | 1:308\$389 | 1:117\$520 | 0,46 |
| 8:848\$422 | 18:750\$131 | 50\$328 | 18:800\$459 | 8:793\$680 | 9:956\$451 | 2:343\$766 | 1:244\$556 | 1:099\$210 | 0,47 |
| 9:959\$409 | 15:147\$282 | 219\$000 | 15:366\$282 | 11:161\$675 | 3:985\$607 | 1:893\$410 | 498\$201 | 1:395\$209 | 0,74 |
| 10:783\$510 | 27:784\$093 | 116\$000 | 27:900\$093 | 15:007\$814 | 12:776\$279 | 3:473\$012 | 1:597\$035 | 1:875\$977 | 0,54 |
| 9:431\$741 | 32:935\$507 | 279\$400 | 33:214\$907 | 17:721\$453 | 15:214\$054 | 4:116\$939 | 1:901\$757 | 2:215\$182 | 0,54 |
| 9:904\$771 | 38:267\$264 | 217\$081 | 38:484\$345 | 26:211\$758 | 12:055\$506 | 4:783\$408 | 1:506\$938 | 3:276\$470 | 0,68 |
| 12:373\$489 | 45:368\$462 | 271\$243 | 45:639\$705 | 29:908\$667 | 15:459\$795 | 5:671\$057 | 1:932\$474 | 3:738\$583 | 0,66 |
| 15:836\$584 | 50:442\$852 | 554\$957 | 50:997\$809 | 28:273\$557 | 22:169\$295 | 6:305\$357 | 2:771\$162 | 3:534\$195 | 0,56 |
| 16:892\$024 | 55:090\$791 | 282\$707 | 55:373\$498 | 33:584\$452 | 21:506\$339 | 6:886\$348 | 2:688\$292 | 4:198\$056 | 0,60 |
| 18:389\$587 | 65:944\$761 | 368\$216 | 66:312\$977 | 37:431\$836 | 28:512\$925 | 8:243\$095 | 3:564\$115 | 4:678\$979 | 0,56 |
| 18:440\$524 | 70:595\$736 | 406\$074 | 71:001\$810 | 37:786\$978 | 32:808\$758 | 8:824\$466 | 4:101\$094 | 4:723\$372 | 0,53 |
| 19:600\$500 | 80:228\$026 | 343\$606 | 80:571\$632 | 44:059\$023 | 36:169\$003 | 10:028\$503 | 4:521\$125 | 5:507\$378 | 0,55 |
| 19:800\$648 | 77:263\$477 | 260\$647 | 77:524\$124 | 43:638\$552 | 33:624\$925 | 9:657\$934 | 4:203\$115 | 5:454\$819 | 0,56 |
| 21:941\$596 | 75:736\$937 | 4\$680 | 75:741\$617 | 39:464\$998 | 36:271\$939 | 9:467\$117 | 4:533\$992 | 4:933\$125 | 0,52 |
| 19:831\$558 | 76:873\$749 | —\$— | 76:873\$749 | 43:029\$511 | 33:844\$238 | 9:609\$219 | 4:230\$530 | 5:378\$689 | 0,56 |
| 227:736\$133 | 765:115\$624 | 4:061\$808 | 769:177\$432 | 430:568\$609 | 334:547\$015 | | | | |

de 1888, na extensão aproximada de 7 kilometros, entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 10 kilometros, 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

mento do tráfego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

RAMAL DE

(Dupla

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|---|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transitó | De sello | Passageiros * | Grande velocidade |
| 1889... | 5 | — | 84:424 | 91:886 | 176:310 | 34 | — | 813\$354 | 9\$800 | 16:127\$962 | 167\$864 |
| 1890... | 19 | 14:339 | 285:572 | 315:681 | 615:592 | 194 | 27 | 2:942\$427 | 57\$210 | 57:965\$200 | 1:049\$303 |
| 1891... | 24 | 30:928 | 190:990 | 273:434 | 495:352 | 186 | 457 | 3:970\$963 | 156\$340 | 76:586\$746 | 3:037\$574 |
| 1892... | 24 | 53:648 | 117:306 | 194:927 | 365:881 | 481 | 3:098 | 3:031\$563 | 194\$740 | 57:437\$251 | 2:038\$454 |
| 1893... | 24 | 56:562 | 123:679 | 205:517 | 385:758 | 642 | 5:076 | 2:974\$789 | 259\$340 | 55:102\$599 | 2:066\$565 |
| 1894... | 24 | 66:114 | 150:396 | 210:164 | 426:674 | 705 | 6:273 | 3:152\$162 | 305\$040 | 57:577\$093 | 2:873\$411 |
| 1895... | 25 | 56:155 | 201:785 | 373:018 | 630:958 | 599 | 15:817 | 4:202\$301 | 375\$280 | 78:455\$738 | 2:761\$569 |
| 1896... | 27 | 75:372 | 343:242 | 784:970 | 1.203:584 | 865 | 41:154 | 7:024\$002 | 1:235\$840 | 134:543\$541 | 3:767\$528 |
| 1897... | (b) 26 | 80:576 | 335:762 | 1.118:392 | 1.534:730 | 1:560 | 35:815 | 8:683\$020 | 1:591\$720 | 160:048\$889 | 4:681\$724 |
| 1898... | 26 | 132:490 | 693:032 | 1.212:991 | 2.038:513 | 1:795 | 25:247 | 11:758\$510 | 2:174\$120 | 226:210\$919 | 4:916\$684 |
| 1899... | 26 | 174:557 | 956:039 | 1.134:185 | 2.264:781 | 2:711 | 43:769 | 14:453\$102 | 4:088\$530 | 278:861\$523 | 6:370\$162 |
| 1900... | 26 | 177:486 | 972:083 | 1.153:221 | 2.302:790 | 3:458 | 45:407 | 13:561\$329 | 10:115\$100 | 261:552\$370 | 6:670\$610 |
| 1901... | 26 | 165:949 | 962:023 | 1.314:414 | 2.442:386 | 4:320 | 37:853 | 13:800\$334 | 10:398\$400 | 267:515\$878 | 8:197\$876 |
| 1902... | 26 | 141:687 | 802:892 | 1.023:294 | 1.967:873 | 3:577 | 46:885 | 12:027\$014 | 9:875\$480 | 232:598\$341 | 8:451\$003 |
| 1903... | 26 | 139:549 | 790:743 | 1.007:872 | 1.938:164 | 3:509 | 45:852 | 12:667\$370 | 10:496\$030 | 238:615\$696 | 8:790\$567 |
| Somma | 354 | 1.365:412 | 7.009:968 | 10.413:966 | 18.789:346 | 24:636 | 352:730 | 115:062\$240 | 51:332\$970 | 2.199:199\$746 | 65:840\$894 |

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

A via dupla foi aberta á exploração entre Caxias e Estoril em 1 de outubro de 1890, entre o Estoril e Cascaes em 21 de maio de 1892, dré em 4 de julho de 1897.

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendi
(b) Extensão rectificada em 1897.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

CASCAES

via)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilométrico total (tráfego) | Rendimento kilométrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totales | | | | | | |
| —5— | 16:295\$826 | 380\$945 | 16:676\$771 | 15:035\$718 | 1:260\$108 | 3:259\$165 | 252\$022 | 3:007\$143 | 0,92 |
| 4\$590 | 59:019\$093 | 159\$598 | 59:178\$691 | 62:301\$678 | —3:282\$585 | 3:106\$268 | —172\$767 | 3:279\$035 | 1,05 |
| 114\$169 | 79:738\$489 | 1:166\$000 | 80:904\$489 | 77:346\$090 | 2:392\$399 | 3:322\$437 | 99\$683 | 3:222\$754 | 0,97 |
| 1:943\$402 | 61:419\$107 | 257\$000 | 61:676\$107 | 62:583\$853 | —1:164\$746 | 2:559\$129 | —48\$531 | 2:607\$660 | 1,02 |
| 3:599\$502 | 60:768\$666 | 515\$516 | 61:284\$182 | 51:785\$129 | 8:983\$537 | 2:532\$028 | 374\$314 | 2:157\$714 | 0,85 |
| 4:637\$486 | 65:087\$990 | 369\$228 | 65:457\$218 | 51:295\$145 | 13:792\$845 | 2:712\$000 | 574\$702 | 2:137\$298 | 0,79 |
| 5:624\$977 | 86:842\$284 | 519\$202 | 87:361\$486 | 81:017\$157 | 5:825\$127 | 3:473\$691 | 233\$005 | 3:240\$686 | 0,93 |
| 11:209\$021 | 149:520\$090 | 1:644\$975 | 151:165\$065 | 95:753\$013 | 53:767\$077 | 5:537\$781 | 1:991\$373 | 3:546\$408 | 0,64 |
| 17:150\$727 | 181:881\$340 | 933\$355 | 182:814\$695 | 114:130\$015 | 67:751\$325 | 6:995\$436 | 2:605\$820 | 4:389\$615 | 0,62 |
| 13:088\$297 | 244:215\$900 | 1:363\$629 | 245:579\$529 | 177:714\$228 | 66:501\$672 | 9:392\$918 | 2:557\$756 | 6:835\$162 | 0,72 |
| 15:617\$954 | 300:849\$639 | 1:730\$523 | 302:580\$162 | 222:656\$732 | 78:192\$907 | 11:571\$139 | 3:007\$419 | 8:563\$720 | 0,74 |
| 16:384\$114 | 284:607\$094 | 1:218\$934 | 285:826\$028 | 252:179\$759 | 32:427\$335 | 10:946\$426 | 1:247\$205 | 9:699\$221 | 0,89 |
| 15:223\$769 | 290:937\$523 | 981\$476 | 291:918\$999 | 241:416\$224 | 49:521\$299 | 11:189\$904 | 1:904\$665 | 9:285\$239 | 0,83 |
| 15:561\$941 | 256:611\$285 | 1:313\$090 | 257:924\$375 | 226:450\$897 | 30:160\$388 | 9:869\$664 | 1:160\$015 | 8:709\$649 | 0,88 |
| 21:545\$487 | 268:951\$750 | 1:222\$505 | 270:174\$255 | 235:523\$713 | 33:428\$037 | 10:344\$297 | 1:285\$693 | 9:058\$604 | 0,87 |
| 141:705\$436 | 2.406:746\$076 | 13:775\$976 | 2.420:522\$052 | 1.967:189\$351 | 439:556\$725 | | | | |

extensão aproximada de 19 kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias), e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços em 6 Alcantara-mar e Alcantara-terra, na extensão aproximada de 0^h,6, teve lugar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu a extensão entre Pedrouços e Belem em 25 de junho de 1896, entre Belem e Alcantara-mar em 28 de julho de 1896, e entre Alcantara-mar e Caes do So-

mento do tráfego annual.

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

LINHA URBANA

(Dupla

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transitio | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1890... | 2 | 48:842 | 100:708 | 126:272 | 275:822 | 331 | — | 1:206\$163 | 93\$800 | 23:767\$552 | 581\$623 |
| 1891... | 4 | 79:917 | 158:656 | 214:018 | 452:591 | 2:144 | — | 2:077\$785 | 503\$420 | 39:609\$293 | 2:905\$322 |
| 1892... | 4 | 98:965 | 221:824 | 360:894 | 681:683 | 5:073 | — | 2:426\$668 | 2:904\$160 | 45:684\$610 | 5:953\$002 |
| 1893... | 4 | 126:714 | 284:022 | 462:087 | 872:823 | 6:914 | — | 2:746\$087 | 4:196\$770 | 51:459\$502 | 7:459\$550 |
| 1894... | 4 | 128:832 | 326:797 | 532:017 | 987:646 | 7:566 | — | 2:994\$366 | 4:773\$600 | 56:108\$991 | 8:393\$100 |
| 1895... | 4 | 99:654 | 294:866 | 667:848 | 1.062:368 | 8:791 | — | 3:287\$502 | 5:074\$400 | 61:916\$536 | 8:804\$032 |
| 1896... | 4 | 78:052 | 305:059 | 694:372 | 1.077:483 | 9:003 | — | 3:303\$210 | 6:564\$430 | 62:166\$826 | 8:814\$646 |
| 1897... | 4 | 64:372 | 256:255 | 932:373 | 1.253:000 | 7:909 | — | 3:349\$536 | 7:608\$950 | 62:678\$206 | 9:347\$601 |
| 1898... | 4 | 105:841 | 385:662 | 1.253:686 | 1.745:189 | 10:183 | — | 4:646\$433 | 7:407\$540 | 88:998\$633 | 15:967\$654 |
| 1899... | 4 | 118:992 | 395:936 | 1.212:758 | 1.727:686 | 10:153 | — | 3:773\$607 | 9:360\$880 | 72:044\$010 | 15:795\$121 |
| 1900... | 4 | 121:915 | 405:662 | 1.242:552 | 1.770:129 | 11:505 | — | 4:081\$037 | 13:530\$090 | 77:782\$700 | 17:691\$466 |
| 1901... | 4 | 143:712 | 448:159 | 1.390:506 | 1.982:377 | 12:111 | — | 4:166\$470 | 13:102\$710 | 80:334\$673 | 18:217\$880 |
| 1902... | 4 | 132:228 | 422:757 | 1.307:382 | 1.862:367 | 12:060 | — | 4:072\$346 | 12:766\$940 | 77:041\$100 | 16:157\$614 |
| 1903... | 4 | 142:329 | 455:055 | 1.407:260 | 2.004:644 | 37:847 | — | 4:219\$055 | 13:734\$270 | 78:480\$252 | 15:227\$963 |
| Somma | 54 | 1.490:365 | 4.461:418 | 11.804:025 | 17.755:808 | 141:590 | — | 46:350\$265 | 101:621\$960 | 878:072\$884 | 151:266\$574 |

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

DE LISBOA

via)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilométrico total (tráfego) | Rendimento kilométrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por quilómetro | Relação entre a des- pesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|-------------------|------------------------|----------------|---------------------------|-------------------------------|---|---|---|--|
| Pequena velocidade | Totais do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totais | | | | | | |
| -5- | 24:299\$175 | 65\$876 | 24:365\$051 | 14:935\$560 | 9:363\$615 | 12:149\$587 | 4:681\$807 | 7:467\$780 | 0,61 |
| -5- | 42:514\$615 | 624\$000 | 43:138\$615 | 29:734\$201 | 12:780\$414 | 10:628\$653 | 3:195\$103 | 7:433\$550 | 0,70 |
| -5- | 51:637\$612 | 227\$000 | 51:864\$612 | 44:328\$255 | 7:309\$357 | 12:909\$403 | 1:827\$339 | 11:082\$064 | 0,86 |
| -5- | 58:919\$052 | 499\$825 | 59:418\$877 | 43:005\$835 | 15:913\$217 | 14:729\$763 | 3:978\$304 | 10:751\$459 | 0,73 |
| -5- | 64:502\$091 | 365\$905 | 64:867\$996 | 46:643\$336 | 17:858\$755 | 16:125\$523 | 4:464\$689 | 11:660\$834 | 0,72 |
| -5- | 70:720\$568 | 422\$815 | 71:143\$383 | 48:997\$830 | 21:722\$738 | 17:680\$142 | 5:430\$685 | 12:249\$457 | 0,69 |
| -5- | 70:981\$472 | 780\$917 | 71:762\$389 | 50:511\$019 | 20:470\$453 | 17:745\$368 | 5:117\$613 | 12:627\$755 | 0,71 |
| -5- | 72:025\$807 | 369\$612 | 72:395\$419 | 54:993\$401 | 17:032\$406 | 18:006\$451 | 4:258\$101 | 13:748\$350 | 0,76 |
| -5- | 104:966\$287 | 586\$100 | 105:552\$387 | 62:249\$995 | 42:716\$292 | 26:241\$571 | 10:679\$073 | 15:562\$498 | 0,50 |
| -5- | 87:839\$131 | 505\$260 | 88:344\$391 | 71:273\$293 | 16:565\$838 | 21:959\$782 | 4:141\$459 | 17:818\$323 | 0,81 |
| -5- | 95:474\$166 | 408\$903 | 95:883\$069 | 82:576\$750 | 12:897\$416 | 23:868\$541 | 3:224\$354 | 20:644\$187 | 0,86 |
| -5- | 98:552\$553 | 332\$466 | 98:885\$019 | 86:933\$119 | 11:619\$434 | 24:638\$137 | 2:904\$858 | 21:733\$279 | 0,88 |
| -5- | 93:198\$714 | 3:484\$475 | 96:683\$189 | 90:071\$330 | 3:127\$384 | 23:299\$678 | 781\$846 | 22:517\$832 | 0,97 |
| -5- | 93:708\$215 | 3:338\$525 | 97:046\$740 | 97:733\$499 | 4:025\$284 | 23:427\$054 | 1:006\$321 | 24:433\$375 | 0,04 |
| -5- | 1.029:339\$458 | 12:011\$679 | 1.041:351\$137 | 823:987\$423 | 204:752\$035 | | | | |

mento do tráfego annual.

O Engenheiro, Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

| Annos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|---------|------------------------------------|--------------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | | |
| 1890... | 5 | 806 | 764 | 3:406 | 4:976 | 20 | 824 | 117\$792 | 54\$220 | 1:604\$115 | 192\$744 |
| 1891... | 50 | 6:602 | 11:162 | 40:182 | 57:946 | 325 | 7:879 | 1:345\$040 | 448\$510 | 19:128\$753 | 2:551\$468 |
| 1892... | 50 | 5:202 | 9:662 | 34:319 | 49:183 | 351 | 10:100 | 1:285\$145 | 456\$780 | 16:431\$762 | 2:333\$115 |
| 1893... | 50 | 4:193 | 9:192 | 33:311 | 46:696 | 349 | 11:212 | 1:262\$494 | 479\$820 | 15:713\$888 | 2:202\$692 |
| 1894... | 50 | 4:008 | 8:298 | 28:634 | 40:940 | 374 | 8:618 | 1:167\$762 | 460\$980 | 14:155\$724 | 2:579\$673 |
| 1895... | 50 | 3:650 | 8:566 | 32:473 | 44:689 | 413 | 10:114 | 1:292\$909 | 550\$180 | 15:289\$164 | 2:740\$845 |
| 1896... | 50 | 4:341 | 9:396 | 32:844 | 46:581 | 506 | 10:714 | 1:332\$705 | 723\$470 | 16:189\$788 | 3:411\$862 |
| 1897... | 50 | 3:963 | 9:573 | 35:336 | 48:872 | 531 | 11:308 | 1:387\$471 | 846\$340 | 17:089\$188 | 2:955\$823 |
| 1898... | 50 | 3:761 | 8:714 | 34:942 | 47:417 | 692 | 10:301 | 1:386\$537 | 837\$050 | 17:293\$276 | 3:613\$877 |
| 1899... | 50 | 3:922 | 9:258 | 35:037 | 48:217 | 805 | 13:644 | 1:481\$486 | 941\$580 | 16:907\$904 | 3:666\$107 |
| 1900... | 50 | 4:330 | 9:907 | 36:622 | 50:859 | 784 | 12:898 | 1:566\$956 | 1:289\$790 | 18:493\$774 | 3:931\$927 |
| 1901... | 50 | 4:049 | 9:953 | 40:114 | 54:116 | 798 | 11:993 | 1:552\$754 | 1:326\$670 | 18:904\$022 | 3:856\$437 |
| 1902... | 50 | 4:142 | 9:860 | 40:266 | 54:268 | 976 | 12:465 | 1:634\$916 | 1:376\$830 | 19:296\$157 | 4:202\$651 |
| 1903... | 50 | 4:158 | 10:277 | 41:321 | 55:756 | 866 | 15:431 | 1:695\$606 | 1:382\$600 | 19:860\$128 | 4:299\$616 |
| Somma | 655 | 57:127 | 124:582 | 468:807 | 650:516 | 7:790 | 147:504 | 18:509\$573 | 11:174\$820 | 226:357\$643 | 42:538\$837 |

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

(a) Nestas verbas são incluídas as importâncias das garantias de juro

Em 1890 — trinta e sete dias
 Em 1891 — todo o anno
 Em 1892 — Idem
 Em 1893 — Idem
 Em 1894 — Idem
 Em 1895 — Idem
 Em 1896 — Idem
 Em 1897 — Idem
 Em 1898 — Idem
 Em 1899 — Idem
 Em 1900 — Idem
 Em 1901 — Idem
 Em 1902 — Idem
 Em 1903 — Idem

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.

SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|---------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totales | | | | | | |
| 995,959 | 2:792,818 | 6:315,789 | 9:108,607 | 5:574,227 | — 2:781,409 | 558,563 | — 556,282 | 1:114,845 | 1,99 |
| 8:628,799 | 30:809,020 | 62:369,176 | 92:678,196 | 30:130,934 | 178,4086 | 606,180 | 3,562 | 602,618 | 0,99 |
| 9:814,525 | 28:579,402 | 62:453,776 | 91:033,178 | 28:031,879 | 547,523 | 571,588 | 10,950 | 560,638 | 0,98 |
| 11:506,648 | 29:423,228 | 62:516,716 | 91:939,944 | 26:759,629 | 2:663,599 | 588,465 | 53,272 | 535,193 | 0,91 |
| 9:326,104 | 26:061,501 | 62:633,066 | 88:694,567 | 28:628,299 | — 2:566,798 | 521,230 | — 51,336 | 572,566 | 1,10 |
| 10:679,498 | 28:709,507 | 62:551,546 | 91:261,053 | 28:228,741 | 480,766 | 574,190 | 9,615 | 564,575 | 0,98 |
| 11:186,649 | 30:788,299 | 62:615,098 | 93:403,397 | 25:841,510 | 4:946,789 | 615,766 | 98,936 | 516,830 | 0,84 |
| 11:999,035 | 31:984,046 | 62:757,606 | 94:741,652 | 25:896,447 | 6:087,599 | 639,680 | 121,751 | 517,928 | 0,80 |
| 10:798,880 | 31:705,983 | 62:217,758 | 93:923,741 | 25:484,995 | 6:220,988 | 634,118 | 124,619 | 509,699 | 0,79 |
| 11:006,971 | 34:580,982 | 62:307,059 | 96:888,041 | 30:424,447 | 4:156,535 | 691,618 | 83,130 | 608,488 | 0,87 |
| 13:741,665 | 36:167,366 | 61:323,615 | 97:490,981 | 29:135,975 | 7:031,391 | 723,346 | 140,627 | 582,719 | 0,81 |
| 12:948,540 | 35:708,999 | 61:924,917 | 97:633,916 | 30:703,645 | 5:005,354 | 714,179 | 100,107 | 614,072 | 0,86 |
| 13:744,137 | 37:242,945 | 60:963,199 | 98:206,144 | 28:746,977 | 8:495,968 | 744,858 | 169,919 | 574,939 | 0,77 |
| 15:506,252 | 39:665,996 | 59:052,476 | 98:718,472 | 30:648,294 | 9:017,702 | 793,319 | 180,354 | 612,965 | 0,77 |
| 154:823,612 | 423:720,092 | 812:001,797 | 1.235:721,889 | 374:235,999 | 49:484,093 | | | | |

novembro de 1890, na extensão de 49^h 51^m 08^s.

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

| | |
|-------|--------------------|
| ..... | 6:315,789 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:304,546 |
| ..... | 62:199,459 |
| ..... | 61:760,708 |
| ..... | 61:875,235 |
| ..... | 60:794,702 |
| ..... | 61:986,256 |
| ..... | 59:810,463 |
| ..... | 57:387,412 |
| ..... | <u>805:950,817</u> |

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda,

CAMINHOS DE FERRO

| Anos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|-----------|---|--------------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| | | | | | | | | | | | |
| 1891... | 52 | 2:837 | 6:856 | 24:579 | 34:272 | 331 | 8:814 | 1:907,5681 | 313,5320 | 19:808,5032 | 3:859,5725 |
| 1892... | 165 | 6:491 | 15:642 | 48:473 | 70:606 | 885 | 26:070 | 4:309,5132 | 1:232,5070 | 40:962,5713 | 7:878,5869 |
| 1893... | 195 | 8:210 | 20:710 | 65:095 | 94:015 | 1:345 | 37:321 | 5:877,5905 | 1:746,5320 | 52:876,5171 | 8:946,5901 |
| 1894... | 212 | 8:383 | 22:797 | 73:789 | 104:969 | 1:541 | 49:278 | 6:092,5388 | 2:035,5440 | 57:137,5199 | 9:316,5178 |
| 1895... | 212 | 8:238 | 20:758 | 89:459 | 118:455 | 1:727 | 47:197 | 6:790,5923 | 2:391,5160 | 59:649,5678 | 11:063,5845 |
| 1896... | 212 | 7:511 | 20:538 | 104:857 | 132:906 | 1:864 | 51:432 | 7:372,5465 | 2:771,5450 | 62:359,5100 | 9:909,5209 |
| 1897... | 212 | 7:016 | 27:929 | 101:622 | 136:567 | 2:280 | 50:683 | 7:660,5661 | 3:034,5770 | 63:650,5007 | 11:457,5395 |
| 1898... | 212 | 7:543 | 20:063 | 114:095 | 141:701 | 2:589 | 49:526 | 7:679,5341 | 3:103,5340 | 67:491,5252 | 12:908,5243 |
| 1899... | 212 | 7:573 | 19:947 | 115:086 | 142:606 | 2:636 | 62:479 | 9:144,5532 | 3:504,5400 | 69:135,5379 | 14:739,5175 |
| 1900... | 212 | 7:701 | 20:283 | 117:028 | 145:012 | 2:566 | 73:883 | 9:595,5625 | 4:745,5870 | 71:949,5756 | 14:873,5706 |
| 1901... | 212 | 9:182 | 21:342 | 119:341 | 149:865 | 2:627 | 78:719 | 9:991,5863 | 4:805,5870 | 72:263,5103 | 15:319,5213 |
| 1902... | 212 | 9:139 | 22:606 | 128:582 | 160:327 | 3:405 | 102:268 | 11:091,5651 | 5:125,5360 | 75:235,5426 | 19:355,5597 |
| 1903... | 212 | 9:252 | 22:884 | 130:175 | 162:311 | 2:924 | 108:306 | 11:729,5907 | 5:472,5760 | 79:007,5688 | 18:880,5685 |
| Somma | 2:532 | 99:076 | 262:355 | 1.232:181 | 1.593:612 | 26:720 | 745:976 | 99:244,5074 | 40:282,5130 | 791:525,5504 | 158:508,5741 |

Observações — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165¹/₈ 086, em 6

(a) Nestas verbas são incluídas:

1.º — As que da verba geral «receita fora do trafego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendimento

2.º — As importancias de garantia de juro liquidadas pelo Estado, desde 6 de setembro de 1891 para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203¹/₈ 71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

| | |
|--------------------------------------|--|
| Em 1891 — cento e dezasete dias..... | |
| Em 1892 — todo o anno..... | |
| Em 1893 — idem..... | |
| Em 1894 — idem..... | |
| Em 1895 — idem..... | |
| Em 1896 — idem..... | |
| Em 1897 — idem..... | |
| Em 1898 — idem..... | |
| Em 1899 — idem..... | |
| Em 1900 — idem..... | |
| Em 1901 — idem..... | |
| Em 1902 — idem..... | |
| Em 1903 — idem..... | |

(b) A verba annual da garantia de juro total da linha garantida é de 401:111,5861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976,5075 réis, importância de multas

(c) Nesta importância está incluída a de 12:805,5810 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno economico

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.

DA BEIRA BAIXA

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totais do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totais | | | | | | |
| 18:829\$321 | 42:497\$078 | 99:971\$135 | 142:468\$213 | 61:751\$178 | —19:254\$100 | 817\$252 | — 370\$271 | 1:187\$523 | 1,45 |
| 45:490\$391 | 94:331\$973 | 310:339\$570 | 404:671\$543 | 157:090\$267 | —62:758\$294 | 571\$709 | — 380\$353 | 952\$062 | 1,66 |
| 66:877\$161 | 128:700\$233 | 310:186\$532 | 438:886\$765 | 162:093\$696 | —33:393\$463 | 660\$001 | — 171\$249 | 831\$250 | 1,26 |
| 69:195\$730 | 135:649\$107 | 310:711\$074 | 446:360\$181 | 165:015\$398 | —29:366\$291 | 639\$854 | — 138\$520 | 778\$374 | 1,21 |
| 79:581\$491 | 150:295\$014 | 396:034\$352 | 546:329\$366 | 166:392\$196 | —16:097\$182 | 708\$939 | — 75\$930 | 784\$869 | 1,10 |
| 91:271\$117 | 163:539\$426 | 402:911\$071 | 566:450\$497 | 152:620\$491 | 10:918\$935 | 771\$411 | 51\$504 | 719\$907 | 0,93 |
| 91:743\$821 | 166:851\$223 | 401:963\$085 | 568:819\$308 | 164:713\$068 | 2:138\$155 | 787\$034 | 10\$085 | 776\$948 | 0,98 |
| 85:886\$720 | 166:286\$215 | 402:040\$352 | 568:326\$567 | 163:583\$636 | 2:702\$579 | 784\$368 | 12\$748 | 771\$620 | 0,98 |
| 113:460\$240 | 197:334\$794 | 389:441\$143 | 586:775\$937 | 158:468\$875 | 38:865\$919 | 930\$823 | 183\$329 | 747\$494 | 0,80 |
| 121:284\$227 | 208:107\$689 | 404:096\$756 | 612:204\$445 | 166:737\$383 | 41:370\$306 | 981\$640 | 195\$143 | 786\$497 | 0,80 |
| 130:146\$574 | 217:728\$890 | 395:505\$316 | 613:234\$206 | 168:041\$038 | 49:687\$852 | 1:027\$022 | 234\$376 | 792\$646 | 0,77 |
| 151:218\$016 | 245:809\$039 | 366:738\$921 | 612:547\$960 | 165:820\$754 | 79:988\$285 | 1:159\$476 | 377\$303 | 782\$173 | 0,67 |
| 164:432\$023 | 262:320\$396 | 350:416\$096 | 612:736\$492 | 176:348\$969 | 85:971\$427 | 1:237\$361 | 405\$526 | 831\$834 | 0,67 |
| 1:229:416\$832 | 2:179:451\$077 | 4:540:360\$403 | 6:719:811\$480 | 2:028:676\$949 | 150:774\$128 | | | | |

de setembro de 1891; e até á Guarda, na extensão aproximada de 211^h590, em 11 de maio de 1893.

do tráfego annual.

portaria de 25 de março de 1892 para este effeito a extensão das duas secções em 157^h41063, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

| | |
|----------|-----------------------|
| ..... | 99:351\$135 |
| ..... | 309:941\$570 |
| ..... | 309:094\$735 |
| ..... | 309:941\$570 |
|(b) | 395:135\$788 |
| ..... | 401:111\$860 |
| ..... | 401:111\$860 |
| ..... | 401:111\$860 |
| ..... | 388:306\$050 |
|(c) | 403:205\$450 |
| ..... | 394:770\$810 |
| ..... | 366:690\$661 |
| ..... | 350:164\$836 |
| ..... | <u>4:520:938\$194</u> |

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

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

| Annos | Numero de kilometros explorados (a) | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|---------|-------------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | | |
| 1877... | 421 | 43:447 | 143:266 | 510:117 | 696:830 | 9:969 | 146:891 | 29:719\$209 | -5- | 352:026\$655 | 47:901\$746 |
| 1878... | 473 | 49:376 | 157:572 | 569:006 | 775:954 | 9:901 | 142:698 | 32:303\$281 | -5- | 399:146\$945 | 41:180\$350 |
| 1879... | 549 | 57:817 | 177:157 | 670:349 | 905:323 | 11:590 | 195:240 | 37:896\$014 | -5- | 452:604\$449 | 57:156\$155 |
| 1880... | 587 | 64:315 | 183:691 | 723:047 | 971:053 | 10:122 | 211:513 | 47:389\$883 | -5- | 502:158\$426 | 70:463\$867 |
| 1881... | 594 | 66:403 | 174:865 | 732:817 | 974:085 | 10:446 | 244:842 | 47:099\$567 | -5- | 506:780\$232 | 78:364\$431 |
| 1882... | 594 | 67:981 | 174:762 | 715:670 | 958:413 | 10:920 | 252:594 | 51:672\$107 | -5- | 537:718\$832 | 77:593\$073 |
| 1883... | 598 | 68:949 | 175:320 | 708:697 | 952:966 | 11:334 | 237:781 | 52:500\$342 | -5- | 545:010\$377 | 79:832\$404 |
| 1884... | 606 | 74:643 | 178:033 | 735:546 | 988:222 | 13:335 | 263:099 | 54:344\$237 | -5- | 545:915\$559 | 88:540\$500 |
| 1885... | 606 | 71:486 | 170:066 | 727:466 | 969:018 | 12:508 | 294:696 | 52:420\$167 | -5- | 527:306\$690 | 83:308\$879 |
| 1886... | 606 | 76:945 | 180:722 | 754:416 | 1.012:083 | 13:375 | 309:921 | 54:143\$059 | 9:472\$300 | 548:255\$266 | 90:385\$129 |
| 1887... | 653 | 79:961 | 191:460 | 766:660 | 1.038:081 | 15:032 | 321:926 | 58:069\$852 | 9:663\$760 | 566:804\$665 | 99:707\$474 |
| 1888... | 697 | 82:579 | 201:167 | 831:170 | 1.114:916 | 15:230 | 340:263 | 61:039\$512 | 9:557\$670 | 608:616\$878 | 105:885\$939 |
| 1889... | 771 | 98:451 | 215:146 | 897:241 | 1.210:838 | 15:452 | 385:870 | 75:193\$450 | 11:202\$330 | 695:945\$718 | 117:647\$232 |
| 1890... | 828 | 104:319 | 221:355 | 915:530 | 1.241:204 | 17:436 | 396:247 | 71:504\$891 | 16:168\$140 | 722:633\$647 | 133:822\$167 |
| 1891... | 828 | 99:663 | 223:432 | 885:629 | 1.208:724 | 19:034 | 391:097 | 70:495\$886 | 33:666\$010 | 716:620\$103 | 144:678\$910 |
| 1892... | 828 | 91:623 | 212:060 | 883:552 | 1.187:235 | 18:779 | 422:397 | 70:142\$770 | 34:295\$290 | 681:952\$731 | 137:538\$515 |
| 1893... | 828 | 96:925 | 221:998 | 908:962 | 1.227:885 | 17:883 | 430:979 | 71:485\$786 | 33:565\$290 | 704:231\$105 | 136:977\$090 |
| 1894... | 828 | 99:724 | 220:186 | 886:581 | 1.206:491 | 18:860 | 437:107 | 72:437\$034 | 31:997\$320 | 697:268\$838 | 143:548\$684 |
| 1895... | 828 | 104:743 | 225:100 | 927:803 | 1.257:646 | 18:589 | 459:946 | 74:742\$483 | 33:983\$940 | 722:821\$964 | 143:368\$194 |
| 1896... | 830 | 110:270 | 244:467 | 991:754 | 1.346:491 | 20:602 | 498:212 | 79:549\$047 | 39:687\$100 | 758:870\$039 | 153:596\$271 |
| 1897... | 834 | 132:279 | 298:434 | 1.119:289 | 1.550:002 | 29:078 | 517:947 | 83:226\$262 | 42:726\$520 | 809:384\$952 | 166:157\$950 |
| 1898... | 834 | 134:747 | 322:332 | 1.193:605 | 1.650:684 | 28:527 | 546:720 | 84:908\$763 | 44:658\$590 | 819:265\$901 | 189:340\$710 |
| 1899... | 834 | 123:036 | 304:519 | 1.179:362 | 1.606:917 | 34:879 | 612:991 | 85:241\$945 | 47:034\$600 | 799:671\$852 | 197:425\$584 |
| 1900... | 843 | 142:698 | 329:653 | 1.287:844 | 1.760:195 | 36:540 | 658:319 | 90:836\$623 | 61:322\$450 | 879:279\$491 | 209:410\$670 |
| 1901... | 846 | 146:439 | 347:690 | 1.397:999 | 1.892:128 | 39:003 | 720:463 | 97:445\$658 | 64:222\$740 | 897:780\$053 | 239:208\$838 |
| 1902... | 858 | 153:768 | 370:528 | 1.522:872 | 2.047:168 | 41:812 | 786:921 | 106:349\$060 | 69:703\$213 | 926:789\$976 | 265:742\$366 |
| 1903... | 876 | 155:500 | 387:561 | 1.640:299 | 2.183:360 | 45:966 | 803:705 | 110:937\$415 | 73:324\$021 | 959:918\$955 | 287:101\$570 |
| Somma | 19:478 | 2.598:087 | 6.252:542 | 25.083:283 | 33.933:912 | 546:202 | 11.072:325 | 1.823:154\$303 | 666:251\$344 | 17.884:780\$302 | 3.588:890\$698 |

(a) Nestas estações está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8^h 4, entre Porto (Campanhã) e Ermozinde, desde 3 de novembro de 1888 tambem a extensão do communs ao tráfego das linhas do Minho e Douro.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904. =

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1902

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Produto líquido (tráfego) | Rendimento kilometrico Total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------------------|---------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totais do tráfego | Fora do tráfego | Totais | | | | | | |
| 281:117\$410 | 681:045\$811 | 2:659\$660 | 683:705\$471 | 330:823\$598 | 350:222\$213 | 1:617\$686 | 831\$882 | 785\$804 | 0,48 |
| 294:511\$819 | 737:839\$114 | 1:118\$355 | 738:957\$469 | 420:873\$530 | 316:965\$584 | 1:559\$913 | 670\$117 | 889\$796 | 0,57 |
| 354:137\$792 | 863:898\$396 | 1:682\$580 | 865:580\$976 | 553:273\$683 | 310:624\$713 | 1:573\$585 | 565\$801 | 1:007\$784 | 0,64 |
| 500:508\$083 | 1:073:130\$376 | 5:656\$992 | 1:078:787\$368 | 550:558\$810 | 522:571\$566 | 1:828\$161 | 890\$241 | 937\$920 | 0,51 |
| 489:104\$156 | 1:074:248\$819 | 4:657\$300 | 1:078:906\$119 | 592:468\$566 | 481:780\$253 | 1:808\$500 | 811\$078 | 997\$422 | 0,55 |
| 503:592\$293 | 1:118:904\$198 | 3:756\$370 | 1:122:660\$568 | 601:336\$208 | 517:567\$990 | 1:883\$677 | 871\$327 | 1:012\$350 | 0,54 |
| 495:900\$578 | 1:120:743\$359 | 7:324\$580 | 1:128:067\$939 | 576:870\$945 | 543:872\$414 | 1:874\$152 | 909\$485 | 964\$667 | 0,51 |
| 510:900\$053 | 1:145:356\$112 | 5:149\$705 | 1:150:505\$817 | 597:987\$702 | 547:368\$410 | 1:890\$026 | 903\$248 | 986\$778 | 0,52 |
| 537:427\$295 | 1:148:042\$864 | 5:557\$471 | 1:153:600\$335 | 656:175\$776 | 491:867\$088 | 1:894\$460 | 811\$602 | 1:082\$798 | 0,57 |
| 550:826\$050 | 1:189:466\$445 | 9:328\$190 | 1:198:794\$635 | 617:471\$687 | 571:994\$758 | 1:962\$816 | 943\$886 | 1:018\$930 | 0,52 |
| 590:334\$960 | 1:256:847\$099 | 9:044\$735 | 1:265:891\$834 | 652:301\$746 | 604:545\$353 | 1:924\$728 | 925\$797 | 998\$931 | 0,52 |
| 609:914\$180 | 1:324:416\$997 | 6:141\$805 | 1:330:558\$802 | 734:225\$957 | 590:191\$040 | 1:900\$168 | 846\$759 | 1:053\$409 | 0,55 |
| 719:656\$558 | 1:533:249\$508 | 11:515\$539 | 1:544:765\$047 | 773:382\$625 | 759:866\$883 | 1:988\$650 | 985\$560 | 1:003\$090 | 0,50 |
| 719:525\$935 | 1:575:981\$749 | 9:245\$570 | 1:585:227\$319 | 910:270\$913 | 665:710\$836 | 1:903\$359 | 803\$998 | 1:099\$361 | 0,58 |
| 701:977\$223 | 1:563:276\$236 | 7:238\$770 | 1:570:515\$006 | 887:501\$946 | 675:774\$290 | 1:888\$014 | 816\$152 | 1:071\$862 | 0,57 |
| 749:745\$907 | 1:569:297\$153 | 8:339\$470 | 1:577:576\$623 | 923:021\$774 | 646:215\$379 | 1:895\$213 | 780\$453 | 1:114\$760 | 0,59 |
| 756:817\$839 | 1:598:026\$034 | 21:769\$275 | 1:619:795\$309 | 873:354\$665 | 724:671\$369 | 1:929\$983 | 875\$207 | 1:054\$776 | 0,55 |
| 776:884\$065 | 1:617:701\$587 | 62:860\$296 | 1:680:561\$883 | 883:363\$408 | 734:338\$179 | 1:953\$746 | 886\$882 | 1:066\$864 | 0,55 |
| 806:922\$307 | 1:673:112\$465 | 41:861\$734 | 1:714:974\$199 | 888:112\$682 | 784:999\$783 | 2:020\$667 | 948\$067 | 1:072\$600 | 0,53 |
| 866:345\$264 | 1:778:811\$574 | 14:877\$050 | 1:793:688\$624 | 895:866\$370 | 882:945\$204 | 2:143\$146 | 1:063\$789 | 1:079\$357 | 0,50 |
| 881:193\$559 | 1:856:736\$461 | 18:666\$906 | 1:875:403\$367 | 953:782\$381 | 902:954\$080 | 2:226\$303 | 1:082\$679 | 1:143\$623 | 0,51 |
| 897:152\$216 | 1:905:764\$830 | 43:216\$914 | 1:948:981\$744 | 995:374\$606 | 910:390\$224 | 2:285\$089 | 1:091\$594 | 1:193\$494 | 0,52 |
| 918:980\$297 | 1:916:077\$733 | 38:235\$045 | 1:954:312\$778 | 1:076:676\$751 | 839:400\$982 | 2:297\$455 | 1:006\$475 | 1:290\$979 | 0,56 |
| 991:803\$312 | 2:080:493\$473 | 35:527\$221 | 2:116:020\$694 | 1:125:040\$604 | 955:452\$869 | 2:467\$963 | 1:133\$396 | 1:334\$567 | 0,54 |
| 1:094:590\$060 | 2:231:578\$951 | 33:874\$461 | 2:265:453\$412 | 1:144:126\$073 | 1:087:452\$878 | 2:637\$800 | 1:285\$405 | 1:352\$395 | 0,51 |
| 1:228:439\$352 | 2:420:971\$694 | 22:759\$603 | 2:443:731\$297 | 1:263:708\$571 | 1:157:263\$123 | 2:844\$855 | 1:359\$886 | 1:484\$968 | 0,52 |
| 1:268:426\$348 | 2:515:446\$873 | 96:700\$754 | 2:612:147\$627 | 1:334:419\$158 | 1:181:027\$715 | 2:871\$514 | 1:348\$205 | 1:523\$309 | 0,53 |
| 10:096:734\$911 | 40:570:405\$911 | 528:766\$351 | 41:099:172\$262 | 21:812:370\$735 | 18:758:035\$176 | | | | |

ramal de Campanhã á nova Alfandega do Porto, ou 3^h, e desde 8 de novembro de 1898 também a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2^h, por serem troços

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

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

| Anno | Numero de kilome- tros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias — Numero de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|--------|--------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-------------|---|-----------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | | |
| 1877.. | 503 | 67:949 | 164:930 | 709:054 | 941:933 | 11:883 | 289:193 | 47:099\$800 | —\$— | 819:942\$660 | 122:043\$340 |
| 1878.. | 506 | 74:845 | 175:246 | 708:465 | 958:556 | 11:650 | 284:969 | 48:646\$990 | —\$— | 850:472\$678 | 140:718\$922 |
| 1879.. | 506 | 69:734 | 171:323 | 692:113 | 933:170 | 13:411 | 314:085 | 49:062\$428 | —\$— | 829:459\$427 | 170:117\$376 |
| 1880.. | 546 | 75:869 | 177:558 | 699:182 | 952:609 | 17:565 | 400:877 | 51:804\$194 | —\$— | 866:408\$201 | 173:114\$738 |
| 1881.. | 578 | 82:238 | 196:243 | 698:178 | 976:659 | 16:936 | 447:367 | 43:627\$709 | —\$— | 885:221\$535 | 165:614\$148 |
| 1882.. | 705 | 107:999 | 268:083 | 758:245 | 1:134:327 | 17:613 | 543:054 | 61:673\$332 | —\$— | 1:013:702\$622 | 184:688\$194 |
| 1883.. | 831 | 119:540 | 311:649 | 814:755 | 1:245:944 | 21:393 | 555:900 | 76:312\$840 | —\$— | 1:055:729\$884 | 193:437\$293 |
| 1884.. | 831 | 118:034 | 318:265 | 711:578 | 1:207:877 | 24:261 | 558:536 | 67:825\$576 | —\$— | 1:045:944\$220 | 202:198\$907 |
| 1885.. | 832 | 114:316 | 326:884 | 798:918 | 1:240:118 | 21:683 | 594:504 | 66:022\$170 | —\$— | 1:009:820\$013 | 183:433\$929 |
| 1886.. | 833 | 151:790 | 344:711 | 983:299 | 1:479:800 | 25:358 | 660:573 | 77:777\$107 | 12:673\$100 | 1:190:843\$518 | 226:819\$991 |
| 1887.. | 939 | 217:263 | 464:147 | 1:349:042 | 2:030:452 | 31:066 | 697:356 | 89:441\$308 | 13:542\$020 | 1:356:183\$689 | 249:645\$422 |
| 1888.. | 1:040 | 299:202 | 596:509 | 1:742:820 | 2:638:531 | 36:227 | 880:141 | 103:084\$491 | 14:299\$700 | 1:520:071\$085 | 269:900\$676 |
| 1889.. | 1:081 | 327:494 | 748:237 | 2:047:737 | 3:123:468 | 38:696 | 1:055:715 | 111:303\$134 | 15:441\$640 | 1:641:317\$035 | 265:018\$118 |
| 1890.. | 1:104 | 375:009 | 1:045:901 | 2:553:067 | 3:973:977 | 44:794 | 1:767:329 | 111:518\$130 | 24:698\$580 | 1:687:902\$862 | 283:631\$214 |
| 1891.. | 1:163 | 389:485 | 985:830 | 2:440:823 | 3:816:138 | 53:918 | 1:435:941 | 113:721\$226 | 44:190\$350 | 1:747:783\$575 | 294:751\$286 |
| 1892.. | 1:276 | 431:497 | 985:466 | 2:547:637 | 3:964:600 | 46:651 | 991:000 | 108:907\$315 | 43:174\$770 | 1:630:934\$682 | 265:866\$035 |
| 1893.. | 1:306 | 490:984 | 1:118:415 | 2:822:632 | 4:432:031 | 54:167 | 890:721 | 114:256\$701 | 46:167\$090 | 1:645:070\$343 | 274:101\$099 |
| 1894.. | 1:323 | 509:636 | 1:246:229 | 3:079:591 | 4:835:456 | 54:743 | 967:994 | 111:138\$287 | 46:425\$900 | 1:641:444\$299 | 281:852\$198 |
| 1895.. | 1:324 | 442:617 | 1:215:089 | 3:640:660 | 5:298:366 | 68:190 | 1:094:766 | 118:003\$777 | 51:555\$000 | 1:733:286\$400 | 290:477\$081 |
| 1896.. | 1:326 | 443:672 | 1:478:877 | 4:302:946 | 6:225:495 | 58:236 | 1:233:686 | 124:695\$225 | 60:145\$130 | 1:833:165\$591 | 282:105\$885 |
| 1897.. | 1:325 | 379:899 | 1:492:497 | 5:349:247 | 7:221:643 | 60:631 | 1:246:516 | 133:173\$214 | 64:934\$850 | 1:917:764\$835 | 306:460\$642 |
| 1898.. | 1:325 | 549:603 | 2:054:696 | 6:250:044 | 8:854:343 | 76:569 | 1:276:924 | 142:805\$128 | 68:475\$830 | 2:093:084\$745 | 351:452\$000 |
| 1899.. | 1:325 | 610:835 | 2:314:616 | 6:009:308 | 8:934:759 | 78:489 | 1:579:630 | 152:637\$033 | 76:793\$890 | 2:219:415\$115 | 362:552\$480 |
| 1900.. | 1:325 | 630:028 | 2:371:612 | 6:147:526 | 9:149:166 | 79:518 | 1:791:052 | 160:578\$842 | 103:484\$600 | 2:300:803\$556 | 375:396\$966 |
| 1901.. | 1:325 | 661:138 | 2:439:140 | 6:578:304 | 9:678:582 | 83:832 | 1:844:606 | 166:801\$678 | 103:766\$000 | 2:356:944\$725 | 382:738\$530 |
| 1902.. | 1:325 | 659:362 | 2:376:406 | 6:691:788 | 9:727:556 | 105:986 | 2:334:897 | 169:975\$997 | 105:035\$210 | 2:410:263\$330 | 424:853\$294 |
| 1903.. | 1:325 | 699:618 | 2:486:338 | 7:146:848 | 10:332:804 | 125:692 | 2:603:744 | 176:595\$723 | 108:192\$410 | 2:463:038\$238 | 421:587\$979 |
| Summa | 27:828 | 9:099:656 | 27:874:897 | 78:333:807 | 115:308:360 | 1:279:158 | 28:341:076 | 2:799:489\$355 | 1:002:996\$070 | 41:766:018\$773 | 7:144:217\$743 |

(a) Nestas verbas estão incluídas as imperiancias das garantias de juro, pagas pelo Estado á Companhia Real, pela linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Al

Repartição de Caminhos de Ferro, 30 de novembro de 1904.

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1903

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Producto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------|------------------------|----------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totaes do trafego | Fora de trafego (n) | Totaes | | | | | | |
| 919:567\$610 | 1.861:553\$610 | 19:619\$145 | 1.881:172\$755 | 569:604\$339 | 1.291:949\$271 | 3:700\$902 | 2:568\$488 | 1:132\$414 | 0,31 |
| 875:735\$353 | 1.866:926\$953 | 27:391\$855 | 1.894:318\$808 | 598:497\$872 | 1.268:429\$081 | 3:689\$579 | 2:506\$777 | 1:182\$802 | 0,32 |
| 958:856\$762 | 1.958:433\$565 | 16:159\$390 | 1.974:592\$955 | 597:507\$568 | 1.360:925\$997 | 3:870\$422 | 2:689\$577 | 1:180\$845 | 0,31 |
| 1.052:461\$018 | 2.091:983\$957 | 9:000\$000 | 2.100:983\$957 | 658:871\$596 | 1.433:112\$361 | 3:881\$472 | 2:624\$748 | 1:206\$724 | 0,31 |
| 1.103:451\$626 | 2.154:287\$309 | 100:576\$771 | 2.254:864\$080 | 712:100\$200 | 1.442:187\$109 | 3:727\$141 | 2:495\$134 | 1:232\$007 | 0,33 |
| 1.159:609\$590 | 2.358:000\$406 | 37:856\$755 | 2.395:857\$161 | 934:425\$308 | 1.423:575\$098 | 3:344\$681 | 2:019\$255 | 1:325\$426 | 0,40 |
| 1.228:924\$770 | 2.478:091\$947 | 30:326\$096 | 2.508:418\$043 | 952:194\$750 | 1.525:897\$197 | 2:982\$060 | 1:836\$218 | 1:145\$842 | 0,38 |
| 1.280:674\$671 | 2.528:817\$798 | 25:526\$289 | 2.554:344\$087 | 901:859\$867 | 1.626:957\$931 | 3:043\$102 | 1:957\$831 | 1:085\$271 | 0,36 |
| 1.301:095\$289 | 2.494:349\$231 | 55:193\$124 | 2.549:542\$355 | 885:534\$846 | 1.608:814\$385 | 2:998\$016 | 1:933\$671 | 1:064\$345 | 0,35 |
| 1.375:658\$427 | 2.793:321\$936 | 69:516\$619 | 2.862:838\$555 | 943:749\$230 | 1.849:572\$706 | 3:353\$327 | 2:220\$375 | 1:132\$952 | 0,34 |
| 1.431:286\$988 | 3.037:116\$099 | 69:702\$815 | 3.106:818\$914 | 1.053:024\$427 | 1.984:091\$572 | 3:234\$416 | 2:112\$984 | 1:121\$432 | 0,35 |
| 1.604:989\$703 | 3.394:961\$464 | 116:820\$215 | 3.511:781\$679 | 1.210:378\$551 | 2.184:582\$913 | 3:264\$386 | 2:100\$561 | 1:163\$825 | 0,36 |
| 1.786:971\$597 | 3.693:306\$750 | 172:501\$414 | 3.865:808\$164 | 1.472:863\$453 | 2.220:443\$297 | 3:416\$565 | 2:054\$064 | 1:362\$501 | 0,40 |
| 1.738:546\$339 | 3.710:080\$415 | 120:143\$184 | 3.830:223\$599 | 1.647:954\$414 | 2.062:126\$001 | 3:300\$580 | 1:867\$868 | 1:492\$712 | 0,44 |
| 1.439:061\$678 | 3.481:596\$539 | 255:700\$153 | 3.737:296\$692 | 1.770:312\$414 | 1.711:284\$125 | 2:993\$634 | 1:471\$439 | 1:522\$195 | 0,51 |
| 1.522:212\$790 | 3.419:013\$507 | 433:680\$583 | 3.852:694\$090 | 1.685:230\$773 | 1.733:782\$734 | 2:679\$478 | 1:358\$764 | 1:320\$714 | 0,49 |
| 1.584:092\$293 | 3.503:263\$735 | 449:272\$318 | 3.952:536\$053 | 1.640:764\$886 | 1.862:498\$849 | 2:682\$437 | 1:426\$109 | 1:256\$328 | 0,47 |
| 1.558:506\$046 | 3.481:802\$453 | 440:015\$906 | 3.921:818\$359 | 1.683:999\$147 | 1.797:803\$306 | 2:631\$748 | 1:358\$884 | 1:272\$864 | 0,48 |
| 1.673:944\$942 | 3.697:708\$423 | 527:657\$030 | 4.225:365\$453 | 1.733:817\$071 | 1.963:891\$352 | 2:792\$831 | 1:483\$302 | 1:309\$529 | 0,47 |
| 1.748:677\$850 | 3.863:949\$326 | 557:252\$556 | 4.421:201\$882 | 1.725:661\$432 | 2.138:287\$894 | 2:913\$988 | 1:612\$585 | 1:301\$403 | 0,44 |
| 1.896:965\$718 | 4.121:191\$195 | 536:417\$611 | 4.657:608\$806 | 1.917:451\$894 | 2.203:739\$301 | 3:110\$332 | 1:663\$200 | 1:447\$133 | 0,46 |
| 1.978:864\$001 | 4.423:400\$749 | 515:823\$052 | 4.939:223\$801 | 2.060:096\$695 | 2.363:304\$054 | 3:338\$415 | 1:783\$625 | 1:554\$789 | 0,46 |
| 2.152:454\$683 | 4.734:422\$278 | 522:697\$806 | 5.257:120\$084 | 2.139:909\$466 | 2.594:512\$812 | 3:573\$148 | 1:958\$122 | 1:615\$026 | 0,45 |
| 2.354:023\$087 | 5.030:223\$609 | 500:359\$588 | 5.530:583\$447 | 2.393:704\$562 | 2.636:519\$047 | 3:796\$395 | 1:989\$825 | 1:806\$569 | 0,47 |
| 2.509:624\$174 | 5.248:947\$429 | 472:881\$286 | 5.721:828\$715 | 2.492:935\$549 | 2.756:011\$880 | 3:961\$469 | 2:080\$008 | 1:881\$460 | 0,47 |
| 2.561:856\$199 | 5.396:972\$823 | 430:683\$035 | 5.827:655\$858 | 2.430:436\$641 | 2.966:536\$182 | 4:073\$187 | 2:238\$895 | 1:834\$291 | 0,45 |
| 2.771:665\$290 | 5.656:291\$507 | 395:642\$524 | 6.051:934\$031 | 2.514:448\$488 | 3.141:843\$019 | 4:268\$899 | 2:371\$202 | 1:897\$697 | 0,44 |
| 43.569:778\$497 | 92.480:015\$013 | 6.908:417\$370 | 99.388:432\$383 | 39.327:335\$439 | 53.152:679\$574 | | | | |

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mapa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito

| Anos | Numero de kilometros explorados | Numero de passageiros | | | | Mercadorias Numero de toneladas | | Impostos | | | |
|---------|---------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------------------------|--------------------|--------------|-------------|----------------|-------------------|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transitio | De sello | Passageiros | Grande velocidade |
| 1877... | 28 | 23:492 | 230:843 | - | 254:335 | 882 | 7:947 | -5- | -5- | 42:942\$700 | 1:071\$000 |
| 1878... | 35 | 18:833 | 213:162 | - | 231:995 | 830 | 7:514 | -5- | -5- | 39:626\$460 | 1:076\$280 |
| 1879... | 44 | 16:457 | 208:572 | - | 225:029 | 818 | 8:743 | -5- | -5- | 37:287\$570 | 1:037\$570 |
| 1880... | 44 | 14:962 | 190:946 | - | 205:908 | 694 | 8:633 | -5- | -5- | 34:599\$470 | 1:271\$620 |
| 1881... | 51 | 20:804 | 216:288 | - | 237:092 | 1:947 | 10:274 | -5- | -5- | 44:292\$390 | 4:850\$265 |
| 1882... | 57 | 19:991 | 227:243 | - | 247:234 | 2:726 | 12:432 | -5- | -5- | 46:112\$060 | 5:683\$060 |
| 1883... | 57 | 20:342 | 230:714 | - | 251:056 | 2:873 | 14:523 | -5- | -5- | 47:856\$736 | 5:765\$096 |
| 1884... | 88 | 44:661 | 340:244 | - | 384:905 | 4:823 | 24:613 | -5- | -5- | 80:176\$699 | 11:050\$405 |
| 1885... | 91 | 53:954 | 354:315 | - | 408:269 | 3:933 | 34:888 | -5- | -5- | 78:675\$926 | 9:915\$978 |
| 1886... | 91 | 59:639 | 368:202 | - | 427:841 | 4:366 | 36:071 | -5- | 1:145\$490 | 83:689\$203 | 9:807\$305 |
| 1887... | 105 | 64:711 | 393:436 | 4:592 | 462:739 | 5:348 | 40:760 | 346\$583 | 1:291\$420 | 93:012\$414 | 12:902\$553 |
| 1888... | 146 | 65:056 | 417:379 | 21:018 | 503:453 | 4:944 | 49:954 | 1:275\$684 | 1:579\$880 | 104:563\$843 | 12:836\$616 |
| 1889... | 146 | 69:831 | 432:291 | 24:463 | 526:585 | 4:321 | 60:000 | 1:505\$409 | 1:360\$350 | 108:348\$839 | 12:043\$774 |
| 1890... | 151 | 75:894 | 461:907 | 29:580 | 567:381 | 6:122 | 58:397 | 1:767\$676 | 2:017\$560 | 114:965\$049 | 15:152\$891 |
| 1891... | 196 | 78:529 | 440:131 | 64:471 | 583:131 | 5:552 | 66:547 | 2:977\$687 | 3:830\$210 | 125:026\$506 | 18:422\$905 |
| 1892... | 196 | 72:172 | 443:149 | 54:393 | 569:714 | 6:013 | 76:402 | 3:899\$617 | 3:506\$340 | 121:204\$609 | 18:761\$656 |
| 1893... | 200 | 71:172 | 455:506 | 54:957 | 581:635 | 4:695 | 83:946 | 9:519\$216 | 3:486\$630 | 121:080\$936 | 14:821\$213 |
| 1894... | 202 | 69:563 | 506:061 | 49:655 | 625:279 | 5:654 | 79:780 | 9:484\$176 | 3:808\$580 | 121:926\$877 | 16:320\$291 |
| 1895... | 202 | 69:189 | 539:931 | 54:051 | 663:171 | 4:978 | 78:976 | 9:963\$656 | 4:116\$740 | 128:983\$224 | 16:168\$602 |
| 1896... | 202 | 78:498 | 613:725 | 54:075 | 746:298 | 6:109 | 85:071 | 10:470\$495 | 5:257\$150 | 137:433\$560 | 17:352\$505 |
| 1897... | 203 | 93:921 | 674:407 | 59:144 | 827:472 | 6:646 | 92:924 | 11:437\$132 | 5:812\$850 | 147:580\$555 | 18:137\$090 |
| 1898... | 203 | 91:632 | 729:854 | 58:224 | 879:710 | 8:558 | 97:305 | 11:581\$971 | 6:137\$080 | 150:099\$861 | 22:660\$407 |
| 1899... | 203 | 81:277 | 723:308 | 58:503 | 863:088 | 7:994 | 116:898 | 11:770\$182 | 6:696\$020 | 143:158\$470 | 22:324\$054 |
| 1900... | 203 | 96:058 | 840:890 | 62:763 | 999:711 | 8:206 | 131:946 | 13:339\$515 | 9:928\$460 | 165:759\$757 | 23:392\$487 |
| 1901... | 203 | 97:177 | 858:418 | 67:502 | 1.023:097 | 8:324 | 134:685 | 13:304\$913 | 10:065\$850 | 163:736\$797 | 23:150\$391 |
| 1902... | 203 | 100:456 | 846:804 | 67:510 | 1.014:770 | 8:354 | 166:772 | 13:706\$392 | 10:401\$060 | 165:565\$482 | 23:564\$938 |
| 1903... | 203 | 103:546 | 843:929 | 69:890 | 1.017:365 | 8:071 | 164:360 | 13:792\$043 | 10:261\$760 | 165:914\$156 | 23:826\$898 |
| Somma | 3:753 | 1.671:817 | 12.801:655 | 854:791 | 15.328:263 | 133:781 | 1.750:361 | 140:142\$347 | 90:703\$430 | 2.813:620\$149 | 363:367\$850 |

(a) Desde o anno de 1887 são incluídas nestas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado á Companhia Nacional pela linha ferrea de Foz-Tua a M...

Repartição dos Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.

próprio, no continente do reino, de via reduzida, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1903

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Productos líquidos (tráfego) | Rendimento kilometrico total (tráfego) | Rendimento kilometrico líquido (tráfego) | Despesas de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do tráfego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------|------------------------------|--|--|--------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do tráfego | Fora do tráfego (a) | Totales | | | | | | |
| 6:627.613 | 50:641.5313 | 316.5025 | 50:957.5338 | 36:637.5788 | 14:003.5525 | 1:808.5618 | 500.5126 | 1:308.5492 | 0,72 |
| 10:807.5915 | 51:510.5655 | 478.5860 | 51:989.5515 | 38:649.5211 | 12:861.5444 | 1:471.5733 | 367.5470 | 1:104.5263 | 0,75 |
| 10:678.5144 | 49:003.5284 | 482.5040 | 49:485.5324 | 43:317.5374 | 5:685.5910 | 1:113.5711 | 129.5225 | 984.5486 | 0,88 |
| 9:113.5050 | 44:984.5140 | 446.5970 | 45:431.5110 | 41:038.5241 | 3:945.5899 | 1:002.5367 | 89.5680 | 932.5687 | 0,91 |
| 9:309.5390 | 58:452.5045 | 813.5810 | 59:265.5855 | 48:252.5699 | 10:199.5346 | 1:146.5118 | 199.5987 | 946.5131 | 0,82 |
| 10:851.5860 | 62:646.5980 | 682.5540 | 63:329.5520 | 53:060.5097 | 9:586.5883 | 1:099.5070 | 168.5191 | 930.5879 | 0,85 |
| 11:862.5000 | 65:483.5832 | 677.5560 | 66:161.5392 | 53:602.5675 | 11:881.5157 | 1:148.5839 | 208.5441 | 940.5398 | 0,82 |
| 17:491.5959 | 108:719.5063 | 854.5290 | 109:573.5353 | 76:990.5413 | 31:728.5650 | 1:235.5444 | 360.5553 | 874.5891 | 0,71 |
| 22:291.5216 | 110:883.5120 | 1:347.5580 | 112:230.5700 | 79:055.5936 | 31:827.5184 | 1:218.5495 | 349.5749 | 868.5746 | 0,71 |
| 23:515.5005 | 117:011.5513 | 1:286.5500 | 118:298.5013 | 80:916.5183 | 36:095.5330 | 1:285.5841 | 396.5652 | 889.5189 | 0,69 |
| 29:509.5950 | 135:424.5917 | 16:599.5951 | 152:024.5868 | 87:700.5899 | 47:724.5018 | 1:289.5761 | 454.5515 | 835.5246 | 0,65 |
| 44:331.5313 | 161:731.5772 | 60:710.5657 | 222:442.5429 | 118:684.5717 | 43:047.5055 | 1:107.5752 | 294.5843 | 812.5909 | 0,73 |
| 50:049.5856 | 170:442.5469 | 60:271.5654 | 230:714.5123 | 117:844.5663 | 52:597.5806 | 1:167.5414 | 360.5259 | 807.5155 | 0,69 |
| 50:428.5164 | 180:546.5104 | 65:520.5667 | 246:066.5771 | 113:736.5575 | 66:809.5529 | 1:195.5669 | 442.5447 | 753.5222 | 0,63 |
| 59:938.5115 | 203:387.5526 | 122:996.5836 | 326:384.5362 | 134:388.5317 | 68:999.5209 | 1:037.5692 | 352.5037 | 685.5655 | 0,66 |
| 67:266.5276 | 207:232.5541 | 121:461.5602 | 328:694.5143 | 128:493.5760 | 78:738.5781 | 1:057.5308 | 401.5728 | 655.5580 | 0,62 |
| 75:108.5899 | 211:011.5048 | 120:981.5618 | 331:992.5666 | 127:853.5907 | 83:157.5141 | 1:055.5055 | 415.5786 | 639.5269 | 0,61 |
| 69:010.5526 | 207:257.5694 | 123:713.5599 | 330:971.5293 | 131:411.5419 | 75:846.5275 | 1:026.5028 | 375.5477 | 650.5551 | 0,63 |
| 72:655.5546 | 217:807.5372 | 122:675.5061 | 340:482.5433 | 131:697.5574 | 86:109.5798 | 1:078.5254 | 426.5286 | 651.5968 | 0,60 |
| 76:052.5891 | 230:838.5956 | 122:869.5245 | 353:708.5201 | 131:138.5660 | 99:700.5296 | 1:142.5767 | 493.5566 | 649.5201 | 0,57 |
| 81:042.5502 | 246:760.5147 | 121:849.5846 | 368:609.5993 | 138:074.5954 | 108:685.5193 | 1:215.5567 | 535.5395 | 680.5172 | 0,56 |
| 81:810.5155 | 254:570.5423 | 121:378.5894 | 375:949.5317 | 150:428.5989 | 104:141.5434 | 1:254.5041 | 513.5011 | 741.5029 | 0,59 |
| 98:927.5959 | 264:410.5483 | 112:509.5149 | 376:919.5632 | 158:623.5719 | 105:786.5764 | 1:302.5514 | 521.5117 | 781.5397 | 0,59 |
| 108:417.5748 | 297:569.5992 | 109:474.5718 | 407:044.5710 | 171:520.5278 | 126:049.5714 | 1:465.5862 | 620.5934 | 844.5927 | 0,57 |
| 111:497.5940 | 298:385.5128 | 109:327.5954 | 407:713.5082 | 170:757.5576 | 127:627.5552 | 1:469.5877 | 628.5707 | 841.5170 | 0,57 |
| 127:742.5828 | 316:873.5248 | 103:575.5517 | 420:448.5765 | 169:663.5260 | 147:209.5988 | 1:560.5951 | 725.5172 | 835.5779 | 0,54 |
| 128:816.5832 | 318:557.5886 | 101:292.5776 | 419:850.5662 | 175:600.5383 | 142:957.5503 | 1:569.5250 | 704.5224 | 865.5026 | 0,55 |
| 1465:155.5652 | 4.642:143.5651 | 1.724:595.5919 | 6.366:739.5570 | 2.909:140.5267 | 1.733:003.5384 | | | | |

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

O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

Mappa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro portugueses, de interesse geral

| Anos | Número de kilome- tros explorados | Número de passageiros | | | | Mercadorias Número de toneladas | | Impostos | | Passageiros | Grande velocidade |
|--------|--------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|-----------------------|--------------|----------------|-----------------|----------------------|
| | | 1. ^a classe | 2. ^a classe | 3. ^a classe | Total | Grande velocidade | Pequena velocidade | De transito | De sello | | |
| 1877.. | 952 | 134:888 | 539:039 | 1.219:171 | 1.893:098 | 22:734 | 444:031 | 76:819\$009 | -5- | 1.214:912\$015 | 171:016\$080 |
| 1878.. | 1:014 | 143:054 | 545:980 | 1.277:474 | 1.966:505 | 22:381 | 435:181 | 80:950\$271 | -5- | 1.289:246\$083 | 185:975\$532 |
| 1879.. | 1:099 | 144:008 | 557:052 | 1.362:462 | 2.063:522 | 25:819 | 518:068 | 86:958\$442 | -5- | 1.319:351\$446 | 228:311\$101 |
| 1880.. | 1:177 | 155:146 | 552:195 | 1.422:229 | 2.129:570 | 28:381 | 621:023 | 99:194\$077 | -5- | 1.403:166\$097 | 244:850\$225 |
| 1881.. | 1:223 | 169:445 | 587:396 | 1.430:995 | 2.187:836 | 29:329 | 702:483 | 100:727\$276 | -5- | 1.436:294\$157 | 248:828\$844 |
| 1882.. | 1:356 | 195:971 | 670:088 | 1.473:915 | 2.339:974 | 31:259 | 808:020 | 113:345\$439 | -5- | 1.597:533\$514 | 267:964\$327 |
| 1883.. | 1:486 | 208:831 | 717:683 | 1.523:452 | 2.449:966 | 35:600 | 808:204 | 119:813\$182 | -5- | 1.648:596\$997 | 279:034\$795 |
| 1884.. | 1:525 | 237:338 | 836:542 | 1.507:124 | 2.581:004 | 42:419 | 846:248 | 122:169\$813 | -5- | 1.672:036\$478 | 301:789\$812 |
| 1885.. | 1:529 | 239:756 | 851:265 | 1.526:384 | 2.617:405 | 38:124 | 924:088 | 118:442\$337 | -5- | 1.615:802\$629 | 276:658\$785 |
| 1886.. | 1:530 | 288:374 | 893:635 | 1.737:715 | 2.919:724 | 43:099 | 1.006:565 | 131:920\$166 | 23:290\$890 | 1.822:787\$987 | 327:012\$425 |
| 1887.. | 1:697 | 361:935 | 1.049:043 | 2.120:294 | 3.531:272 | 51:416 | 1.060:042 | 147:857\$743 | 24:497\$200 | 2.016:000\$768 | 362:255\$445 |
| 1888.. | 1:883 | 446:837 | 1.215:055 | 2.595:008 | 4.256:900 | 56:401 | 1.270:358 | 165:399\$687 | 25:437\$250 | 2.233:251\$806 | 388:623\$323 |
| 1889.. | 1:998 | 495:776 | 1.395:674 | 2.969:441 | 4.860:891 | 58:469 | 1.501:585 | 188:001\$993 | 28:004\$320 | 2.445:611\$592 | 394:709\$121 |
| 1890.. | 2:083 | 555:222 | 1.729:163 | 3.498:177 | 5.782:562 | 68:352 | 2.221:973 | 184:790\$697 | 42:884\$280 | 2.525:501\$558 | 432:606\$275 |
| 1891.. | 2:187 | 567:677 | 1.649:393 | 3.390:923 | 5.607:993 | 78:504 | 1.893:585 | 187:194\$799 | 81:686\$570 | 2.589:430\$184 | 457:853\$105 |
| 1892.. | 2:300 | 595:292 | 1.640:675 | 3.485:582 | 5.721:549 | 71:143 | 1.489:799 | 182:949\$702 | 80:976\$400 | 2.434:092\$022 | 422:166\$205 |
| 1893.. | 2:334 | 659:081 | 1.795:919 | 3.786:551 | 6.241:551 | 76:745 | 1.405:646 | 195:261\$703 | 83:219\$010 | 2.470:382\$384 | 425:899\$405 |
| 1894.. | 2:353 | 678:923 | 1.972:476 | 4.015:827 | 6.667:226 | 79:257 | 1.484:881 | 193:059\$497 | 82:231\$800 | 2.460:639\$924 | 441:721\$175 |
| 1895.. | 2:354 | 616:549 | 1.980:120 | 4.622:514 | 7.219:183 | 91:757 | 1.633:688 | 202:709\$916 | 89:655\$680 | 2.585:091\$588 | 450:013\$875 |
| 1896.. | 2:358 | 632:446 | 2.337:069 | 5.348:775 | 8.318:284 | 84:947 | 1.816:969 | 214:714\$767 | 105:089\$380 | 2.729:469\$190 | 453:054\$605 |
| 1897.. | 2:362 | 606:099 | 2.465:338 | 6.527:680 | 9.599:117 | 96:355 | 1.857:387 | 227:836\$608 | 113:474\$220 | 2.874:730\$342 | 490:755\$685 |
| 1898.. | 2:362 | 775:982 | 3.106:882 | 7.501:873 | 11.384:737 | 113:654 | 1.920:949 | 239:355\$862 | 119:271\$500 | 3.062:450\$510 | 563:459\$115 |
| 1899.. | 2:362 | 815:148 | 3.342:443 | 7.247:173 | 11.404:764 | 121:362 | 2.309:519 | 249:649\$160 | 130:524\$570 | 3.162:245\$437 | 582:302\$117 |
| 1900.. | 2:371 | 868:784 | 3.542:155 | 7.498:133 | 11.909:072 | 124:264 | 2.581:317 | 264:754\$980 | 174:735\$510 | 3.345:842\$804 | 608:200\$125 |
| 1901.. | 2:374 | 904:754 | 3.645:248 | 8.043:805 | 12.593:807 | 131:159 | 2.699:754 | 277:552\$249 | 178:054\$590 | 3.418:461\$575 | 644:737\$755 |
| 1902.. | 2:386 | 913:586 | 3.593:738 | 8.282:170 | 12.789:494 | 156:152 | 3.288:590 | 290:031\$449 | 185:139\$483 | 3.502:618\$788 | 714:160\$505 |
| 1903.. | 2:404 | 958:664 | 3.717:828 | 8.857:037 | 13.533:529 | 179:729 | 3.571:809 | 301:315\$181 | 191:778\$191 | 3.588:871\$349 | 732:516\$445 |
| Somma | 51:059 | 13.369:560 | 46.929:094 | 104.271:881 | 164.570:535 | 1.958:841 | 41.121:762 | 762:776\$005 | 1.759:950\$844 | 62.464:419\$224 | 11.096:476\$291 |

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

(a) Desde o anno de 1897 são incluídas nestas verbas as importancias das garantias de juros pagas pelo Estado.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de novembro de 1904.^o

em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1903

| Rendimentos (líquidos de impostos) | | | | Despesas de exploração | Produto líquido (trafego) | Rendimento kilometrico total (trafego) | Rendimento kilometrico líquido (trafego) | Despesa de exploração por kilometro | Relação entre a despesa e a receita do trafego |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|------------------|------------------------|---------------------------|--|--|-------------------------------------|--|
| Pequena velocidade | Totales do trafego | Fora do trafego (a) | Totales | | | | | | |
| 1.207:312\$633 | 2.593:240\$734 | 22:594\$830 | 2.615:835\$564 | 937:065\$725 | 1.656:175\$009 | 2:723\$992 | 1:739\$680 | 984\$312 | 0,36 |
| 1.181:055\$087 | 2.656:276\$722 | 28:989\$070 | 2.685:265\$792 | 1.058:020\$613 | 1.598:256\$109 | 2:619\$602 | 1:576\$189 | 1:043\$413 | 0,40 |
| 1.323:672\$698 | 2.871:335\$245 | 18:324\$010 | 2.889:659\$255 | 1.194:098\$625 | 1.677:236\$620 | 2:612\$680 | 1:526\$148 | 1:086\$532 | 0,41 |
| 1.562:082\$151 | 3.210:098\$473 | 15:103\$962 | 3.225:202\$435 | 1.250:468\$647 | 1.959:629\$826 | 2:727\$356 | 1:664\$936 | 1:062\$420 | 0,39 |
| 1.601:865\$172 | 3.286:988\$173 | 106:047\$881 | 3.393:036\$054 | 1.352:821\$465 | 1.934:166\$708 | 2:687\$644 | 1:581\$494 | 1:106\$150 | 0,41 |
| 1.674:053\$743 | 3.539:551\$584 | 42:295\$665 | 3.581:847\$249 | 1.588:821\$613 | 1.950:729\$971 | 2:610\$288 | 1:438\$591 | 1:171\$697 | 0,45 |
| 1.736:687\$348 | 3.664:319\$138 | 38:328\$236 | 3.702:647\$374 | 1.582:668\$370 | 2.081:650\$768 | 2:465\$894 | 1:400\$841 | 1:065\$053 | 0,43 |
| 1.809:066\$683 | 3.782:892\$973 | 31:530\$284 | 3.814:423\$257 | 1.576:837\$982 | 2.206:054\$991 | 2:480\$585 | 1:446\$593 | 1:033\$992 | 0,42 |
| 1.860:813\$800 | 3.753:275\$215 | 62:098\$175 | 3.815:373\$390 | 1.620:766\$558 | 2.132:508\$657 | 2:454\$725 | 1:394\$708 | 1:060\$017 | 0,43 |
| 1.949:999\$482 | 4.099:799\$894 | 80:131\$309 | 4.179:931\$203 | 1.642:137\$100 | 2.457:662\$794 | 2:679\$607 | 1:606\$315 | 1:073\$292 | 0,40 |
| 2.051:131\$898 | 4.429:388\$115 | 95:347\$501 | 4.524:735\$616 | 1.793:027\$072 | 2.636:361\$043 | 2:610\$128 | 1:553\$542 | 1:056\$586 | 0,40 |
| 2.259:235\$196 | 4.881:110\$233 | 183:672\$677 | 5.064:782\$910 | 2.063:289\$225 | 2.817:821\$008 | 2:592\$198 | 1:496\$453 | 1:095\$745 | 0,42 |
| 2.556:678\$011 | 5.396:998\$727 | 244:288\$607 | 5.641:287\$334 | 2.364:090\$741 | 3.032:907\$986 | 2:701\$200 | 1:517\$972 | 1:183\$228 | 0,44 |
| 2.508:500\$438 | 5.466:608\$268 | 194:909\$421 | 5.661:517\$689 | 2.671:961\$902 | 2.794:646\$366 | 2:624\$392 | 1:341\$645 | 1:282\$747 | 0,49 |
| 2.200:977\$016 | 5.248:260\$301 | 385:935\$759 | 5.634:196\$060 | 2.792:202\$677 | 2.456:057\$624 | 2:399\$753 | 1:123\$026 | 1:276\$727 | 0,53 |
| 2.339:224\$973 | 5.195:483\$201 | 563:481\$655 | 5.758:964\$856 | 2.736:746\$307 | 2.458:736\$894 | 2:258\$906 | 1:069\$016 | 1:189\$890 | 0,53 |
| 2.416:019\$031 | 5.312:300\$817 | 592:023\$211 | 5.904:324\$028 | 2.641:973\$458 | 2.670:327\$359 | 2:276\$050 | 1:144\$099 | 1:131\$951 | 0,50 |
| 2.404:400\$637 | 5.306:761\$734 | 626:589\$801 | 5.933:351\$535 | 2.698:773\$974 | 2.607:987\$760 | 2:255\$317 | 1:108\$367 | 1:146\$950 | 0,51 |
| 2.553:522\$795 | 5.588:628\$260 | 692:193\$825 | 6.280:822\$085 | 2.753:627\$327 | 2.835:000\$933 | 2:374\$098 | 1:204\$333 | 1:169\$765 | 0,49 |
| 2.691:076\$005 | 5.873:599\$856 | 694:998\$851 | 6.568:598\$707 | 2.752:666\$462 | 3.120:933\$394 | 2:490\$924 | 1:323\$551 | 1:167\$373 | 0,47 |
| 2.859:201\$779 | 6.224:687\$803 | 676:934\$363 | 6.901:622\$166 | 3.009:309\$229 | 3.215:378\$574 | 2:635\$346 | 1:361\$295 | 1:274\$051 | 0,48 |
| 2.957:826\$375 | 6.583:736\$002 | 680:418\$860 | 7.264:154\$862 | 3.205:900\$290 | 3.377:835\$712 | 2:787\$356 | 1:430\$074 | 1:357\$282 | 0,48 |
| 3.170:362\$939 | 6.914:910\$494 | 673:442\$000 | 7.588:352\$494 | 3.375:209\$936 | 3.539:700\$558 | 2:927\$565 | 1:498\$603 | 1:428\$962 | 0,48 |
| 3.454:244\$147 | 7.408:287\$074 | 645:361\$777 | 8.053:648\$851 | 3.690:265\$444 | 3.718:021\$630 | 3:124\$541 | 1:568\$123 | 1:556\$417 | 0,49 |
| 3.715:712\$174 | 7.778:911\$508 | 616:083\$701 | 8.394:995\$209 | 3.807:819\$198 | 3.971:092\$310 | 3:276\$710 | 1:672\$743 | 1:603\$967 | 0,49 |
| 3.918:038\$379 | 8.134:817\$765 | 557:018\$155 | 8.691:835\$920 | 3.863:808\$472 | 4.271:009\$293 | 3:409\$395 | 1:790\$029 | 1:619\$366 | 0,47 |
| 4.168:908\$470 | 8.490:296\$266 | 593:636\$054 | 9.083:932\$320 | 4.024:468\$029 | 4.465:828\$237 | 3:531\$737 | 1:857\$666 | 1:674\$071 | 0,47 |
| 64.131:669\$060 | 137.692:564\$575 | 9.161:779\$640 | 146.854:344\$215 | 64.048:846\$441 | 73.643:718\$134 | | | | |

execução da carta de lei de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto do sello nos caminhos de ferro a contar tão somente de 1 de

O Engenheiro Chefe da Repartição, Nuno Bento de Brito Taborda.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tarifa especial P n.º 3—PEQUENA VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

MERCADORIAS DIVERSAS

*De varias estações das linhas do MINHO e DOURO
para as de LISBOA (Caes dos Soldados) a POVOA, BEMFICA e PEDROUÇOS
ou VICE-VERSA*

POR EXPEDIÇÕES DE WAGONS COMPLETOS OU PAGANDO COMO TAL

(Approvada por despacho ministerial de 19 de novembro de 1904)

EM VIGOR DESDE 1 DE MARÇO DE 1905

Preços por tonelada

Das estações de LISBOA (Caes dos Soldados) a POVOA, BEMFICA e PEDROUÇOS ás seguintes ou VICE-VERSA

| | | | 1.ª Série | 2.ª Série |
|--|---------------------------|------|---------------|-----------------|
| Vianna do Castello | Minho e Douro | Réis | 590 | Réis 490 |
| | Companhia Real: | » | 2\$410 | » 2\$010 |
| | Total. | » | <u>3\$000</u> | » <u>2\$500</u> |
| Montedor, Ancora e Caminha. | Minho e Douro | Réis | 760 | Réis 640 |
| | Companhia Real. | » | 2\$440 | » 2\$060 |
| | Total. | » | <u>3\$200</u> | » <u>2\$700</u> |
| Seixas, Lanhellas, Cerveira, S. Pedro da Torre e Valença | Minho e Douro | Réis | 950 | Réis 780 |
| | Companhia Real. | » | 2\$450 | » 2\$020 |
| | Total. | » | <u>3\$400</u> | » <u>2\$800</u> |

CONDIÇÕES

1.^a Aos preços da presente tarifa accresce o custo das despesas accessorias, applicadas ao pezo taxado, segundo as respectivas tarifas em vigor na data da expedição.

2.^a Se o expedidor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão as cargas minimas, por wagons completos, estipuladas n'esta tarifa, elevadas em tantas fracções de um decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo excedentes a 10.

Os excedentes d'estes pezos minimos serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas até complemento da carga maxima de cada wagon. Ao que a ultrapassar será applicada a presente tarifa com sujeição aos minimos de carga por wagon completo n'ella estabelecidos, se das tarifas ordinarias, applicadas ao pezo effectivo, não resultar preço mais barato.

3.^a O carregamento dos wagons completos tanto póde ser constituido por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna da classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscripção, comtanto que façam parte de uma só e mesma remessa.

N'este caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo de pezo mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

4.^a As operações de carga e descarga dos wagons serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios e por gente sua, aliás não será applicada a presente tarifa.

5.^a Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

6.^a E' concedida armazenagem gratuita na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) ás remessas compostas das mercadorias indicadas com as seguintes chamadas, que sejam destinadas áquella estação e a que tenha sido applicada a presente tarifa:

(5) — 15 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque, sendo a concessão limitada a 500 toneladas por consignatario;

(6) — 15 dias, podendo o deposito ser feito sobre caes descoberto ou em terreno chão;

(7) — 10 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque;

(8) — 5 dias, sendo a concessão limitada a 50 toneladas por consignatario.

A responsabilidade da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as disposições legais em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no art.º 111.º da sua tarifa geral.

7.^a É obrigatoria a applicação d'esta tarifa a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar, por escripto, na nota de expedição, a applicação d'outra tarifa.

8.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das tarifas geraes das duas Administrações.

Classificação das mercadorias

| Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga minima toneladas | Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga minima toneladas |
|--|------------------------------|-----------------|------------------------|--|------------------------------|-----------------|------------------------|
| Aduelas (6) | 3 | 2. ^a | 10 | Chicharo (8) | 9 | 2. ^a | 10 |
| Agua-pé em vasilhame simples de madeira ou ôdres (3) | 2 | 1. ^a | 8 | Farelllos (8) | 8 | 2. ^a | 10 |
| Alhos (7) | 5 | 1. ^a | 8 | Farinha de arroz | 8 | 2. ^a | 10 |
| Arcos de madeira (6) | 4 | 2. ^a | 8 | » » centeio | 8 | 2. ^a | 10 |
| Arroz (8) | 7 | 2. ^a | 10 | » » cevada | 8 | 2. ^a | 10 |
| Atum em salmoura, salgado ou secco | 6 | 1. ^a | 10 | » » favas | 8 | 2. ^a | 10 |
| Aveia (8) | 7 | 2. ^a | 10 | » » milho | 8 | 2. ^a | 10 |
| Bacalhau | 6 | 1. ^a | 10 | » » trigo | 8 | 2. ^a | 10 |
| Batatas (8) | — | 2. ^a | 9 | Fava secco (8) | 7 | 2. ^a | 10 |
| Batoques (6) | 3 | 2. ^a | 10 | Feijão secco (8) | 9 | 2. ^a | 10 |
| Caixas ou caixotes de pinho (desmanchados (desarmados) | 1 | 2. ^a | 10 | Fundós de vasilhame (6) | 3 | 2. ^a | 10 |
| Cabecinha (8) | 8 | 2. ^a | 10 | Geropiga em vasilhame simples, ou em ôdres (3) (5) | 2 | 1. ^a | 8 |
| Cebolas alimenticias (hortaliças) (7) | 5 | 1. ^a | 10 | Grão de bico (8) | 9 | 2. ^a | 10 |
| Centeio (8) | 7 | 2. ^a | 10 | Legumes seccoos não designados (8) | 9 | 2. ^a | 10 |
| Cevada (8) | 7 | 2. ^a | 10 | | | | |

| Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga mínima toneladas | Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga mínima toneladas |
|---|---------------------------------|-----------------|---------------------------|---|---------------------------------|-----------------|---------------------------|
| Limpadura (de cereaes) (8) | 7 | 2. ^a | 10 | Peixe secco (não designado) | 6 | 1. ^a | 10 |
| Madeira de castanho em varas rachadas (6) | 4 | 2. ^a | 8 | Resíduos da moagem de cereaes (8) | 8 | 2. ^a | 10 |
| Madeira cortada para vasilhame (6) | 3 | 2. ^a | 10 | Rolão (8) | 8 | 2. ^a | 10 |
| Madeira ordinaria de construcção, aparelhada (4) (6) | 1 | 2. ^a | 10 | Sardinhas prensadas, salgadas ou salpicadas | 6 | 1. ^a | 10 |
| Madeira ordinaria de construcção em bruto (4) (6) | 1 | 2. ^a | 10 | Semeas (8) | 8 | 2. ^a | 10 |
| Madeira ordinaria de construcção desbastada (travessas, postes, varas não rachadas, etc.) (4) (6) | 1 | 2. ^a | 10 | Tampas de vasilhame (6) | 3 | 2. ^a | 10 |
| Madeira ordinaria de construcção serrada (barrotes, taboas, ripas, vigas, etc.) (2) (4) (6) | 1 | 2. ^a | 10 | Terra (varredura) de cereaes (8) | 7 | 2. ^a | 10 |
| Madeira de pinho nacional em toros por descascar (6) | 1 | 2. ^a | 10 | Toros de pinho nacional por descascar (6) | 1 | 2. ^a | 10 |
| Madeira serrada para caixas | 1 | 2. ^a | 10 | Tremoços (8) | 9 | 2. ^a | 10 |
| Milho (8) | 7 | 2. ^a | 10 | Trigo (8) | 7 | 2. ^a | 10 |
| Mosto de vinho (3) (5) | 2 | 1. ^a | 8 | Varas de castanho rachadas (6) | 4 | 2. ^a | 8 |
| Peixe prensado | 6 | 1. ^a | 10 | Varreduras de celleiro (limpadura) (8) | 7 | 2. ^a | 10 |
| » salgado (não designado) | 6 | 1. ^a | 10 | Vinagre em vasilhame de madeira ou em ôdres (3) (5) | 2 | 1. ^a | 8 |
| » salpicado (não designado) | 6 | 1. ^a | 10 | Vinhos não designados em vasilhame de madeira ou em ôdres (3) (5) | 2 | 1. ^a | 8 |

(1) Nas notas de expedição, deve mencionar-se a designação propria do artigo a transportar ou das taras que o contemham, conforme os casos. Os dizeres entre parenthesis, meramente explicativos, podem deixar de ser reproduzidos nas notas de expedição.

(2) A designação **madeira ordinaria de construcção** comprehende: casquinha, pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, azinheiro, castanho, eucalyptus, nogueira, carvalho, cerejeira, choupo, freixo, plátano, sôbro, zambujo e outras madeiras communs do paiz.

(3) E' concedido o regresso á estação de procedencia, dentro do prazo de 30 dias, contado da data da remessa primitiva, do vasilhame de madeira vazio em que hajam sido transportadas as mercadorias, debaixo das seguintes disposições:

- que a devolução se faça d'uma só vez para as taras de cada remessa e da mesma estação que as recebeu cheias;
- que o remittente das taras a devolver apresente, na estação em que as deve expedir, a carta de porte da competente remessa em cheio;
- que as taras sejam as mesmas que serviram para o transporte da remessa primitiva e em numero igual ou inferior;
- que o expedidor das taras compre, na estação de chegada da remessa primitiva, os competentes rotulos para a devolução, em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 40 réis cada um (20 réis para cada Administração).

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para o Caminho de Ferro.

(4) As vigas ou outras peças de madeira que, pelas suas dimensões, exigirem o emprego de mais de um wagon, serão taxadas, quando constituirem uma só remessa, por esta tarifa e pelo pezo effectivo, com a sobretaxa de 50 % e com sujeição ao minimo de 6 toneladas, e ao maximo de 10 toneladas por wagon utilizado.

Quando fizerem parte da mesma remessa peças de madeira de grandes dimensões e do tamanho ordinario, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta observação e estas pela tarifa geral, quando não fôr mais barato o preço da presente tarifa, applicado a toda a remessa pelo minimo de 10 toneladas por wagon empregado.

(5) (6) (7) (8) Veja-se a condição 6.^a.

Porto, 8 de fevereiro de 1905.

Exp. T. 611.

O Conselheiro-Director,

João G. Povoas.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL P. N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Março de 1905

PARA

TRANSPORTE DE MERCADORIAS DIVERSAS

Entre varias estações das linhas do Minho e Douro e as de Lisboa (Caes dos Soldados) a Povoá, Bemfica ou Pedrouços ou vice-versa

Por expedições de wagons completos ou pagando como tal segundo a seguinte

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

| Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga minima dos wagons completos—Toneladas | Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga minima dos wagons completos—Toneladas |
|---|------------------------------|--------|---|--|------------------------------|--------|---|
| 1.ª Secção (2) | | | | Fundos de vasilhame | 3 | 2.ª | 10 |
| Caixas de pinho desmachadas (desarmadas) | 1 | 2.ª | 10 | Madeira cortada para vasilhame . . . | 5 | 2.ª | 10 |
| Caixotes de pinho desmachados (desarmados) | 1 | 2.ª | 10 | Madeira de castanho em varas rachadas | 6 | 2.ª | 8 |
| Madeira serrada para caixas | 1 | 2.ª | 10 | Madeira de pinho nacional em tôros, por descascar | 1 | 2.ª | 10 |
| 2.ª Secção (2) | | | | Madeira ordinaria de construcção aparelhada (3) | 1 | 2.ª | 10 |
| Agua-pé em vasilhame simples de madeira ou odres | 2 | 1.ª | 8 | Madeira ordinaria de construcção desbastada (travessas, postes, varas não rachadas, etc.) (3) | 1 | 2.ª | 10 |
| Geropiga em vasilhame simples de madeira ou odres | 2 | 1.ª | 8 | Madeira ordinaria de construcção em bruto (3) | 1 | 2.ª | 10 |
| Mosto de vinho | 2 | 1.ª | 8 | Madeira ordinaria de construcção serrada (barrotes, taboas, ripas, vigas, etc.) (3) | 1 | 2.ª | 10 |
| Vinagre em vasilhame simples de madeira ou odres | 2 | 1.ª | 8 | Tamos de vasilhame | 5 | 2.ª | 10 |
| Vinhos não designados em vasilhame simples de madeira ou odres | 2 | 1.ª | 8 | Tôros de pinho nacional, por descascar | 1 | 2.ª | 10 |
| 3.ª Secção (2) | | | | Varas de castanho, rachadas | 6 | 2.ª | 8 |
| Aduelas | 5 | 2.ª | 10 | | | | |
| Arcos de madeira | 6 | 2.ª | 8 | | | | |
| Batoques | 5 | 2.ª | 10 | | | | |

| Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga mínima dos wagons completos—Toneladas | Mercadorias (1) | Grupos para wagons completos | Séries | Carga mínima dos wagons completos—Toneladas |
|--------------------------------------|------------------------------|--------|---|-------------------------------------|------------------------------|--------|---|
| 9.ª Secção (2) | | | | Cevada | 9 | 2.ª | 10 |
| Alhos | 7 | 1.ª | 8 | Chicharo | 11 | 2.ª | 10 |
| Cebolas alimenticias (hortaliça).... | 7 | 1.ª | 10 | Farelllos | 10 | 2.ª | 10 |
| 10.ª Secção (2) | | | | Farinha de arroz | 10 | 2.ª | 10 |
| Atum em salmoura | 8 | 1.ª | 10 | » » centeio | 10 | 2.ª | 10 |
| » salgado | 8 | 1.ª | 10 | » » cevada | 10 | 2.ª | 10 |
| » secco | 8 | 1.ª | 10 | » » favas | 10 | 2.ª | 10 |
| Bacalhau | 8 | 1.ª | 10 | » » milho | 10 | 2.ª | 10 |
| Peixe prensado | 8 | 1.ª | 10 | » » trigo | 10 | 2.ª | 10 |
| » salgado não designado | 8 | 1.ª | 10 | Fava secca | 9 | 2.ª | 10 |
| » salpicado não designado | 8 | 1.ª | 10 | Feijão secco | 11 | 2.ª | 10 |
| » secco não designado | 8 | 1.ª | 10 | Grão de bico | 11 | 2.ª | 10 |
| Sardinhas prensadas | 8 | 1.ª | 10 | Legumes seccos não designados ... | 11 | 2.ª | 10 |
| » salgadas | 8 | 1.ª | 10 | Limpadura (de cereaes) | 9 | 2.ª | 10 |
| » salpicadas | 8 | 1.ª | 10 | Milho | 9 | 2.ª | 10 |
| 11.ª Secção (2) | | | | Resíduos da moagem de cereaes .. | 10 | 2.ª | 10 |
| Arroz | 9 | 2.ª | 10 | Rolão | 10 | 2.ª | 10 |
| Aveia | 9 | 2.ª | 10 | Semeas | 10 | 2.ª | 10 |
| Batatas | — | 2.ª | 9 | Terra (varredura) de cereaes | 9 | 2.ª | 10 |
| Cabecinha | 10 | 2.ª | 10 | Tremoços | 11 | 2.ª | 10 |
| Centeio | 9 | 2.ª | 10 | Trigo | 9 | 2.ª | 10 |
| | | | | Varredura de celleiro (limpadura) . | 9 | 2.ª | 10 |

(1) As palavras sublinhadas devem ser substituídas, nas declarações dos remetentes, nas *notas de expedição*, pela designação própria do artigo a transportar ou das taras que o contêm, conforme os casos. Os dizeres entre parenthesis ou em grifo, meramente explicativos, podem não ser reproduzidos nas *notas de expedição*.

(2) A numeração das secções corresponde á das tarifas internas da Companhia Real applicaveis as mercadorias comprehendidas na presente classificação.

(3) A designação «madeira ordinaria de construção» comprehende: casquinha pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, azinheiro, castanho, eucaliptus, nogueira, carvalho, cerejeira, choupo, freixo, platano, sobre, zambujo e outras madeiras comuns do paiz.

PREÇOS POR TONELADA

Das estações de Lisboa (Caes dos Soldados) a Pova, Bemfica ou Pedrouços ás seguintes ou vice-versa

| | 1.ª serie | 2.ª serie |
|--|----------------------|-----------|
| Vianna do Castello | Minho e Douro. 590 | 490 |
| | Companhia Real 25410 | 25010 |
| | Total 35000 | 25500 |
| Montedór, Ancora e Caminha | Minho e Douro. 760 | 640 |
| | Companhia Real 25440 | 25060 |
| | Total 35200 | 25700 |
| Seixas, Lanhellas, Cerveira, S. Pedro da Torre e Valença | Minho e Douro. 950 | 780 |
| | Companhia Real 25450 | 25020 |
| | Total 35400 | 2.800 |

Condições especiaes

Secção 2.^a — E' concedido o regresso á estação de procedencia, dentro do praso de 30 dias, contado da data da remessa primitiva, do vasilhame de madeira vasio em que hajam sido transportadas as mercadorias relacionadas na secção 2.^a da classificação da presente tarifa.

Para que esta disposição surta effeito, é necessario:

- a) que a devolução se faça d'uma só vez para as taras de cada remessa e da mesma estação que as recebeu cheias;
- b) que o remettente das taras a devolver apresente, na estação em que as deve expedir, a carta de porte da competente remessa em cheio;
- c) que as taras sejam as mesmas que serviram para o transporte da remessa primitiva e em numero igual ou inferior;
- d) que o expedidor das taras compre, na estação de chegada da remessa primitiva, os competentes rotulos para a devolução, em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 40 réis cada um (20 réis para cada Administração).

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para o caminho de ferro.

Secção 3.^a — As vigas ou outras peças de madeira que pelas suas dimensões, exigirem o emprego de mais de um wagon, serão taxadas, quando constituirem uma só remessa, por esta tarifa e pelo pezo effectivo, com o recargo de 50 % e com sujeição ao minimo de 6 toneladas e ao maximo de 40 toneladas por wagon utilizado.

Quando fizerem parte da mesma remessa peças de madeira de grandes dimensões e do tamanho ordinario, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas pela Tarifa Geral quando não fôr mais barato o preço da presente tarifa, applicado a toda a remessa pelo minimo de 40 toneladas por wagon empregado.

Condições geraes

1.^a — Aos preços da presente tarifa accresce o custo das despesas accessorias, applicadas ao preço taxado, segundo as respectivas tarifas em vigor na data da expedição.

2.^a — Se o expedidor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão as cargas minimas por wagons completos estipuladas n'esta tarifa elevadas em tantas fracções de um decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo excedentes a 10.

Os excedentes d'estes pezos minimos serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas até complemento da carga maxima de cada wagon. Ao que a ultrapassar será applicada a presente tarifa com sujeição aos minimos de carga por wagon completo n'ella estabelecidos, se das tarifas ordinarias applicadas ao pezo effectivo, não resultar preço mais barato.

3.^a — O carregamento dos wagons completos tanto pode ser constituido por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna da classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscripção, comtanto que façam parte de uma só e mesma remessa.

N'este caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo de pezo mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

4.^a — As operações de carga e descarga dos wagons serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios e por gente sua. De contrario não será applicada a presente tarifa.

5.^a — Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

6.^a — E' concedida armazenagem gratuita na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) ás remessas das seguintes mercadorias que a esta estação sejam destinadas e a que tenha sido applicada a presente tarifa:

Mercadorias classificadas na 2.^a secção: 15 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque, sendo a concessão limitada a 50 toneladas por consignatario.

Mercadorias classificadas na 3.^a secção: 15 dias, podendo o deposito ser feito em caes descoberto ou em terreno chão.

Mercadorias classificadas na 9.^a secção: 10 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque.

Mercadorias classificadas na 11.^a secção: 3 dias, sendo a concessão limitada a 50 toneladas por consignatario.

A responsabilidade da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as disposições legais em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 144.^o da sua Tarifa Geral.

7.^a — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar por escripto na nota de expedição, a applicação d'outra tarifa.

8.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Lisboa, 22 de Fevereiro de 1905.

O Director Geral da Companhia
A. Leproux.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço combinado com os caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal
e de Medina del Campo a Salamanca

TARIFA ESPECIAL B. S. M. N.º 10—PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 15 DE SALAMANCA Á FRONTEIRA DE PORTUGAL)

Para o transporte de

MADEIRAS DE TODAS AS QUALIDADES EM BRUTO OU SERRADAS POR WAGON COMPLETO

Desde 25 de Fevereiro de 1905

PREÇOS POR TONELADA

| Das estações abaixo ás da frente | Ciudad Rodrigo | | Fuentes S. Esteban | | Lumbrals ou Salamanca | | Medina del Campo | | |
|----------------------------------|----------------|----------|--------------------|----------|-----------------------|----------|------------------|----------|---------|
| | | | | | | | | | |
| | BEIRA ALTA | S. F. P. | BEIRA ALTA | S. F. P. | BEIRA ALTA | S. F. P. | BEIRA ALTA | S. F. P. | MEDINA |
| | Reis | Pesetas | Reis | Pesetas | Reis | Pesetas | Reis | Pesetas | Pesetas |
| Alhadas | 2,5050 | 3,33 | 2,5000 | 4,17 | 2,5100 | 6,38 | 2,5000 | 5,83 | 3,89 |
| Montemór | | | | | | | | | |
| Arazede | 1,5950 | 3,33 | 1,5900 | 4,17 | 2,5000 | 6,39 | 1,5900 | 5,83 | 3,89 |
| Cantanhede | | | | | | | | | |
| Pampilhosa | 1,5850 | 3,33 | 1,5800 | 4,16 | 1,5850 | 6,94 | 1,5650 | 6,39 | 4,17 |
| Luzo | | | | | | | | | |
| Mortagua | 1,5800 | 3,33 | 1,5700 | 4,45 | 1,5750 | 6,94 | 1,5600 | 6,38 | 4,17 |
| Santa Comba | | | | | | | | | |

Observação importante — Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os partícipes das Companhias estrangeiras ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

CONDIÇÕES

1.ª — Os preços indicados não comprehendem:

I—Os direitos de guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal.

II—As despesas accessorias (evolução e manobras), 200 reis por tonelada para a companhia da Beira Alta.

III—Os impostos para o Governo hespanhol.

IV—As despesas por operações d'alfandega e documentos de despacho.

2.ª—As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios respectivamente.

Em Hespanha devem essas operações ser verificadas dentro das 8 horas uteis seguintes áquella em que o material, vasio ou carregado, haja sido posto á disposição dos remetentes ou dos destinatarios.

Findo este prazo de 8 horas sem que os interessados tenham feito as operações que lhes incumbem conforme esta condição, as Companhias Hespanholas cobrarão, pela paralyzação do material, o,º25 por wagon e hora effectiva de demora, quer da dia quer de noite, reservando se, ainda assim, o direito de mandar proceder á carga ou á descarga das remessas, por conta dos expedidores ou consignatarios, ao preço de o,º60 por tonelada por cada uma d'estas operações.

Em Portugal para cada uma d'estas operações é concedido um prazo de 24 horas, que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixado, a Companhia reserva se o direito de fazer estas operações á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo caso a taxa de estacionamento diario por cada wagon, segundo a tarifa de despesas accessorias em vigor.

3.^a—Em virtude das operações de carga e descarga, bem assim o acondicionamento e amarração das madeiras, serem realizadas de conta e sob a direcção dos remetentes e destinatarios, as Companhias não serão responsaveis por perdas ou avarias de transito nem por molhas ou falhas no peso. Por consequencia as expedições que se facam ao abrigo d esta tarifa, não se accitam com a designação do numero de volumes e sim unicamente com a indicação do numero de wagons de que se compozer cada remessa.

4.^a—O mínimo de peso de cada wagon será de 10.000 kilos ou pagando como tal, quando o comprimento das madeiras não exceda a 6^m,50.

Quando este comprimento exceder a 6^m,50, não sendo comtudo superior a 13^m, serão as madeiras recebidas em 2 wagons á razão de 6.000 kilos por wagon, ou pagando como tal, e em 3 wagons, á razão de 5.000 kilos ou pagando como tal, sendo o seu comprimento superior a 13 metros.

O peso carregado a mais em cada wagon até ao maximo de 10.000 kilos, será taxado por fracções indivisiveis de 100 kilos.

5.ª - As remessas internacionaes procedentes ou destinadas a uma estação não indicada na presente tarifa mas comprehendida entre as estações acima mencionadas, disfructarão o beneficio da sua applicação sempre que d'essa percepção resulte um preço mais barato que o das demais tarifas applicaveis ao transporte.

6.^a—As companhias reservam-se o direito de exceder em cinco dias os prazos regulamentares de expedição, transporte e entrega, sem que por esse motivo lhes possa ser feita reclamação alguma.

7.^a—Quando as mercadorias facturadas por esta tarifa cheguem ao seu destino com atraso, isto é, depois de decorridos os prazos regulamentares e os de ampliação que se indicam na condição precedente, e sempre que a causa d'esse atraso não seja devida a casos fortuitos ou de força maior, as companhias ficarão obrigadas a abonar, por única indemnização, uma quantia que não poderá exceder a 50 % dos portes da remessa, segundo os preços d'esta tarifa, sujeitos á seguinte escala:

| | | | | | | | |
|--|---|---|---|---------------|---|---|------|
| Por um atraso de um ou dois dias, indemnisação de 10 % | | | | | | | |
| " | " | " | " | trez | " | " | 15 " |
| " | " | " | " | quatro | " | " | 20 " |
| " | " | " | " | cinco ou seis | " | " | 25 " |
| " | " | " | " | sete | " | " | 50 " |

Para os calculos que precedem, desprezar-se-ha toda a fracção de dia que não chegue a 12 horas, contando-se como dia completo quando essa fracção passe de 12 horas.

Se o atraso exceder de sete dias, os consignatarios poderão fazer uso do direito que a lei lhes faculta.

8.^a—Os preços d'esta tarifa applicar-se-hão d'officio, quando resultem ser os mais baratos, e os expedidores, a quem previamente se explicará as condições d'applicação, não solicitem por escripto, na nota d'expedição, a applicação d'outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

9.ª—A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias em tudo que não seja contrario ás disposições e condições da presente.

10.ª—A presente annulla e substitue a tarifa especial B S. M. n.º 10 P. V. de 10 de novembro de 1896.

Operações Aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão da conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequências que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou deficiência das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devam servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro

Os agentes aduaneiros das companhias da Beira Alta e Salamanca á fronteira, em Villar Formoso e Fuentes d'Oñoro, encarregam-se dos despachos das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de commissão por operações aduaneiras. Entretanto, os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso, devem fazer, na respectiva nota d'expedição, a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades da Alfandega nas fronteiras Portuguesa e Hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. _____ residente em _____.

O agente indicado pelo expedidor, effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, por sua conta e risco, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Quando na nota d'expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes aduaneiros das companhias, a fim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1905.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Marquez de Gouvêa.