

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes.  
Tarifas especiaes P. N.º 3, p. v. do Minho e Douro, P.  
N.º 7, p. v. da Companhia Real e B. S. M. N.º 10 p. v.  
da Companhia da Beira Alta.

## SUMMARIO

ESTATISTICAS DE TRAFEGO.....  
EXPORTAÇÃO NACIONAL.....  
PARTE OFFICIAL — Decreto de 4 de fevereiro do Ministerio das Obras  
Publicas.....  
TARIFAS DE TRANSPORTE.....  
LIMPEZA POR ASPIRAÇÃO — (illustrado).....  
NOTAS DE VIAGEM — VI — Sorrento, os seus encantos e os seus hotéis.....

Paginas

65

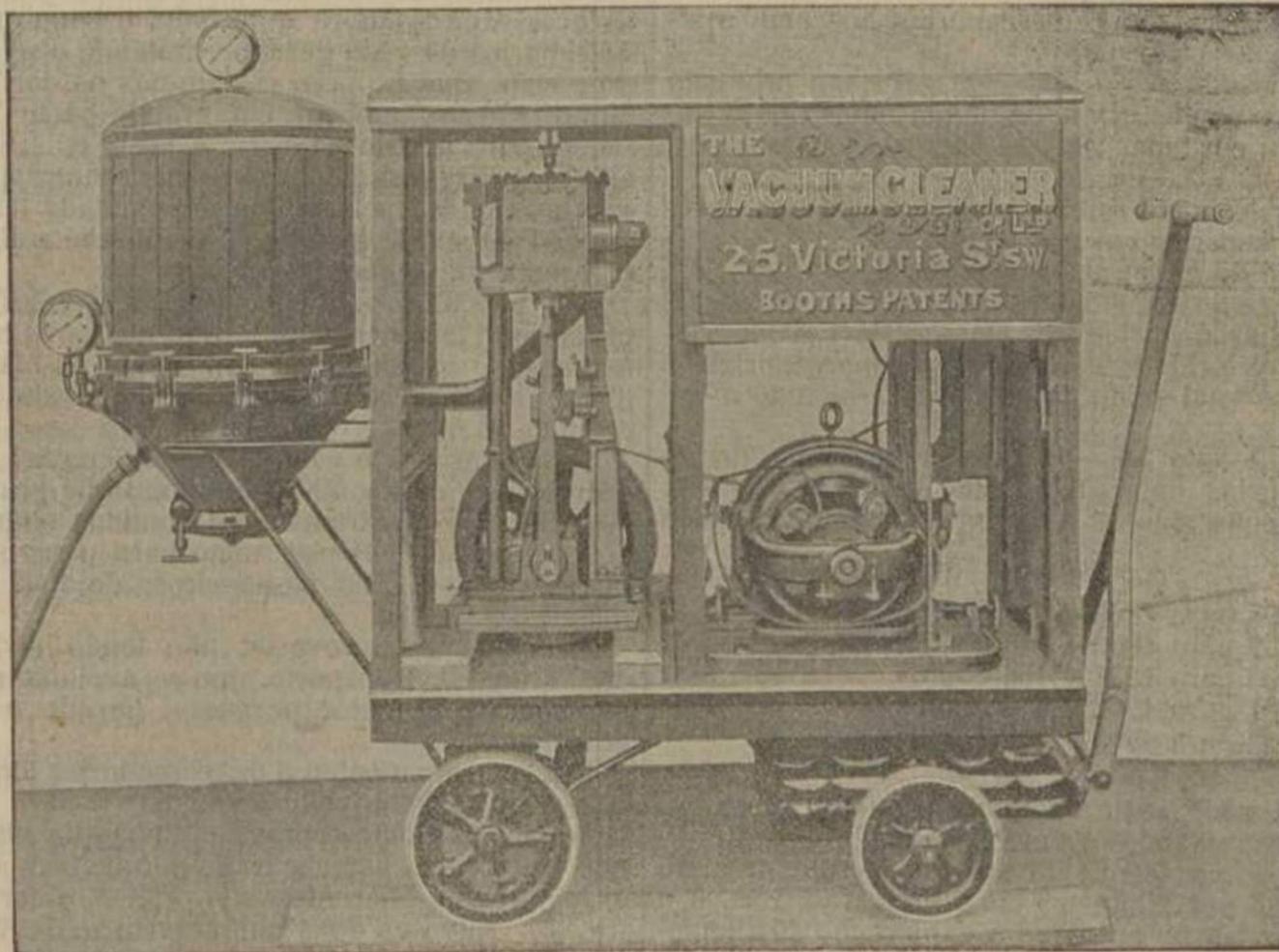
67

68

68

68

— Industria interessante—A ilha de Capri—A gruta azul—Selvagens da Europa.....	70
O CORREIO NA ESTACÃO DO PORTO.....	71
CARREIRA DE AUTOMOVEIS.....	71
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	72 e 73
CAMINHO DE FERRO DE QUELIMANE.....	74
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	74
TRACÇÃO ELECTRICA.....	74
EXPOSIÇÃO DE PRAGA.....	74
CAMINHO DE FERRO SUBTERRANEO DE NOVA YORK.....	74
A ULTIMA PALAVRA SOBRE OS TELEPHONES.....	75
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	75
LINHAS PORTUGUEZAS.....	75
LINHAS ESTRANGEIRAS.....	76
NOTAS VARIAS.....	76
SALA D'ARMAS.....	77
ARREMATACOES.....	77
AGENDA DO VIAJANTE.....	78
HORARIO DOS COMBOIOS.....	79
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	80



Machina de limpeza por aspiração (Vidê artigo, pag. 68)

## Estatísticas de tráfego

Completa o nosso numero de hoje o excellente trabalho estatístico da Repartição de Caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas sobre os resultados da exploração de todas as vias ferreas portuguezas durante os annos anteriores ao que vem de findar.

A actividade do sr. engenheiro Brito Taborda, chefe d'aquella importante repartição se deve a prontidão com que este trabalho foi feito, adiantando alguns mezes á data, já não atrazada, em que elle appareceu nos annos anteriores;

Feita esta observação, de inteira justiça, vejamos alguns dados que se deduzem dos numeros constituitivos d'essa estatística.

Em golpe de vista geral e reportando-nos ao ultimo mappa, o n.º 21, houve em 1903 uma extensão explorada de mais 18 kilometros do que a média resultante no anno anterior, e no movimento geral um augmento muito superior ao que resultaria d'aquella maior extensão. Assim, em passageiros, houve mais uns 750.000, em grande velocidade mais 14.000 toneladas e em mercadorias mais 293.000 toneladas, isto é, se em 1902 houve 5.360 passageiros, 65 toneladas de grande velocidade e 1.378 de mercadorias por kilometro explorado, esses numeros, em 1903 elevaram-se respectivamente a 5.630, 75 e 1.486.

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 4.200 toneladas na segunda. Os productos conservaram-se semelhantes aos anteriores.

Por fim, é tambem 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.....	5:7195835
Torres-Figueira..	2:4123413
Beira Baixa.....	1:2373361
Ramal de Caceres.....	7665811
» » Coimbra.....	8:6035181
Cintura.....	9:6095219
Cascaes.....	10:3445297
Urbana.....	23:4273054
Beira Alta.....	1:5525583
Sul e Sueste.....	2:3765753
Minho.....	3:9515054
Douro.....	3:3195069

*Via reduzida:*

Porto á Póvoa.....	2:6555439
Guimarães.....	2:6095211
Mirandella.....	1:0665011
Vizeu.....	7935319

*Médias geraes:*

De via larga.....	3:7125738
» » reduzida.....	1:5695250
De todas as linhas.....	3:5315737

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 tambem. 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 16.226,4 contos; seguindo-se 6.195,4 de materias primas, classe 2.ª; e os gados com 4.224 contos. As manufacturas dão apenas 2.013,4 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 tambem 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 tambem 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 substituído 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 Alcobaça e a Praia da Nazareth, e bem assim a restituição do deposito da quantia de 1:800.5000 réis que fez na Caixa Geral de Depositos: 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 Povoá, 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.

## Limpeza 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. Extráe todas as poeiras accumuladas entre o estofado 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 extráe poeira que estava entranhada.

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

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

3.º—Este processo extráe 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 estofado; 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 permitte 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 colchooria, sem ser necessario removê-los ou descosê-los, podendo essas varias operações ser feitas sem que a poeira venha impregnar a atmospheria.

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.

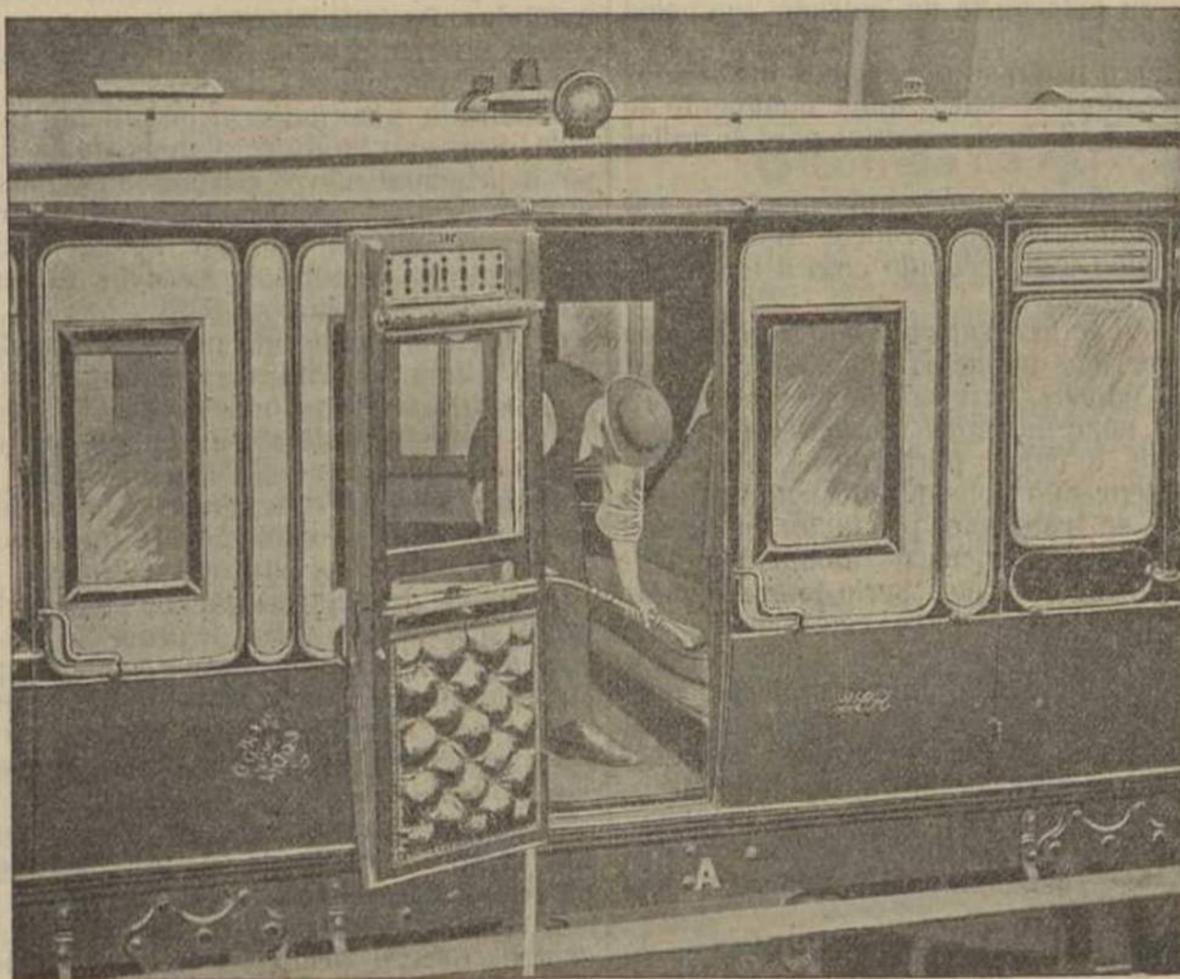
Mas o que é simplesmente difficil para uma casa particular, representa difficuldades importantes nos locais

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' igualmente 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, hotéis, 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 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 fórma 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. <sup>s</sup>	Mais de 5 até 10 kilog. <sup>s</sup>	Mais de 10 até 20 kilog. <sup>s</sup>	Mais de 20 até 30 kilog. <sup>s</sup> (2)		

Por expedições do peso minimo de 50 kilog.<sup>s</sup> ou pagando como tal. Por 1000 kilog.<sup>s</sup>

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

Percurso	Kilom. <sup>s</sup>	Francos						
<b>Percurso Francez</b>								
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	
<b>Percurso Hespanhol</b>								
		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	
<b>Percurso Portuguez</b>								
		Réis						
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa	Todas as estações da Beira Alta Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real	202	100	200	400	500	12.800	9.050
		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:  
 Animas vivos em gaiolas ou cestos (Cabritos, Colornizes, Cordeiros, Goelhos, Creação, Leitões de peso não superior a 30 kilos incluída a tãra, Bombos), Arenques, Arroz, Bolachia de embarque, Cacha mortta, Café torrado, Caracoes, 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.<sup>a</sup>— Nos preços da presente tarifa estão incluídas todas e quaesquer despezas 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:

<b>Taxas francezas</b> , por expedição	Imposto do sello. . . . .	Direitos de registo á partida das estações francezas . . . . .	Francos
			0,35 0,10
<b>Taxas portuguezas</b> , por expedição	Imposto do sello:		Réis
	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 Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transitio 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. <sup>s</sup>	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	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. <sup>s</sup>	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.								
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.<sup>a</sup>— Nas procedencias de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remetente 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 remetente 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.<sup>a</sup>— As Companhias não respondem pelas quebras naturaes e avarias em transitio.

4.<sup>a</sup>— As expedições a que respeita esta tarifa, e que não atinjam o minimo de 200 kilogrammas por metro cubico, não soffrem augmento de taxa.

5.<sup>a</sup>— 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.<sup>a</sup>— Em Portugal a entrega das remessas, expeditas ao abrigo da presente tarifa, será feita por via de

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

Passando esse orificio 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 fórmulas 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 pódem ter 200 metros de comprimento, o que é mais que sufficiente para todos os casos.

Nos grandes estabelecimentos que necessitam a instalação d'um apparelho 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 apparelhos installados num vagon de mercadorias, para mais facilmente se moverem quando não haja local especial para installar o apparelho.

Hoje estes apparelhos 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, hópitaes, escolas, cazernas, lojas, caminhos de ferro, tramways, automoveis e casas particulares, mas tambem 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 pódem lavar e pelos processos mechanicos, 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 extráe 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 higienica, 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, permittindo 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 accepção 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 pódem 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 guarnecem 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, vamo-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 côr 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 côres 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, demóra ahí 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 méde 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 aturar 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 ahí 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, deliciaados 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 séde 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, approvedo 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 Portugueza 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 Portugueza 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 flia.

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 executaveis depois da approvação 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 titulos 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 admisión 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 anciedade 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 intrometter-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 inexplicaveis e tem constituído luto repasto para questões jornalisticas, 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, ahí 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 provisorio 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 Financiale. 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 construcção 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 102:499:5500 réis.

A segunda proposta apresentada pelo banco Lisboa & Açores, de cujo grupo fazem parte, a casa Fonseca, Santos & Viauna, a companhia Portugueza de Fosforos e o banco Commercial do Porto, pedindo a annuidade de 100:898:5294 réis.

Esta proposta é portanto mais vantajosa para o Estado numa annuidade de 1:601:5206 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 51:135:5392 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 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	49 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Desconto no Banco de Portugal...	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %
» cheque...	49 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	No mercado.....	5 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>
Paris 90 d/v.....	570	571	Cambio do Brazil..	13 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
» cheque.....	574	578	Premio da libra...	5120
Berlim 90 d/v....	233	234		e
» cheque....	237	239		5450
Francfort 90 d/v..	233 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	234 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
» ch	237 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	239 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
Madrid ch	730	735		

Cotações nas Bolsas portugueza 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 9/10 1888.....	20.500	20.500	20.500	20.500	20.500	20.500	20.500	20.500	20.500	20.550	20.550	—	—	—
» 4 9/10 1890 assent.....	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 9/10 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 9/10 assent.....	—	—	58.500	—	—	—	—	—	59.000	—	—	—	—	—
» 4 1/2 9/10 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.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 9/10.....	94.000	94.000	—	94.000	—	—	—	—	—	—	94.150	—	—	—
» » 5 9/10.....	—	90.500	—	—	—	—	—	—	90.500	90.300	90.350	—	—	—
» C.ª Beira Alta.....	—	—	—	—	—	31.700	—	31.700	—	31.750	31.700	—	—	—
» » Real 3 9/10 1.º grau	—	—	—	74.000	—	—	73.200	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 9/10 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 9/10 portuguez 1.ª série	68,50	68,90	68,80	68,70	68,70	68,45	68,25	68,40	68,90	69,12	—	—	—	—
Acções 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 9/10 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.	Totaes	Kilom.	Totaes	Kilom.	1905-904	1904-903	
		de a	Réis	Réis	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	—	9.562.472
	» » »	29 4 Fev " "	79.427.000	114.613	»	79.048.592	114.067	406.708.000	415.892.064	—	9.184.064
	» » »	5 11 " " "	76.261.000	110.044	»	75.165.112	108.463	482.969.000	491.057.176	—	8.088.176
	Nova rede garantida.....	22 28 Jan. 380	11.482.000	30.215	380	12.214.132	32.142	46.843.000	48.856.528	—	2.013.528
	» » »	29 4 Fev " "	12.168.000	32.021	»	11.549.408	30.393	59.011.000	60.405.936	—	1.394.936
	» » »	5 11 " " "	12.410.000	32.657	»	11.052.888	29.086	71.421.000	71.458.824	—	37.824
Vendas Novas.....	22 28 Jan. 70	2.409.000	34.414	70	1.270.000	18.142	7.340.000	2.540.000	4.800.000	—	—
» » »	29 4 Fev " "	1.929.000	27.557	»	1.330.000	49.000	9.269.000	3.873.000	5.396.000	—	—
» » »	5 11 " " "	2.866.000	40.942	»	1.379.000	19.700	12.135.000	5.252.000	6.883.000	—	—
Sul e Sueste.....	21 30 Nov. 538	26.442.935	49.150	518	34.490.010	66.583	1.175.763.540	1.210.007.760	—	34.244.220	
» » »	— — — 358	—	—	358	—	—	—	—	—	—	
Minho e Douro.....	— — — 358	—	—	358	—	—	—	—	—	—	
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	—	
» » »	22 28 " " "	8.103.012	32.027	»	6.484.586	25.630	26.970.108	24.370.930	2.599.178	—	
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	15 21 Jan. 105	1.538.278	14.650	105	1.663.555	15.843	4.620.545	4.477.527	143.018	—	
» » »	22 28 " " "	1.272.258	13.069	»	1.418.247	13.507	6.038.792	5.895.774	143.018	—	
Guimarães.....	21 31 Dez. 34	2.526.136	74.298	34	2.346.569	69.016	98.283.457	96.139.840	2.143.617	—	
Porto á P. e Famalicão	1 31 Dez. 64	10.891.440	170.178	64	8.856.042	138.375	143.038.012	132.814.555	10.223.457	—	
» » »	22 28 Jan. 3656 Ps.	1.904.884	521	3656 Ps.	1.964.542	537	7.676.830	7.501.961	174.869	—	
Norte de Espanha....	29 4 Fev " "	1.909.849	518	»	1.858.931	508	9.586.679	9.360.892	225.787	—	
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	29 4 Fev 3650	1.913.635	524	3650	1.936.915	530	8.972.231	9.142.313	—	170.082	
» » »	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	—	
» » »	29 4 Fev " "	401.796	376	»	393.752	442	1.974.466	1.905.049	69.417	—	
Madrid-Caceres.....	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	
Zafra a Huelva.....	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 extrai-mos alguns trechos:

Em muitas colonias os caminhos de ferro são construídos á custa da propria colonia, em Madagascar, Tonkim, 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 construcção 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 pode conseguir equilibrar o seu orçamento, o Imperio, dizianos, 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 construcção da linha de Quelimane vem ainda a noticia chegada pelo ultimo paquete da descoberta de um filão riquissimo, 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 relatorio publicado pelo major Ricardo Seaver acerca das minas de Broken Hill, fornecem em carregamento diario de quinhentas toneladas.

A construcção 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 portuguezes, 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 construcção da linha electrica proseguem activamente pela rua Ferreira Borges, devendo estender-se pela rua de S. João dos Bemeados 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 aparelho, por isso limitamo-nos a noticiar os resultados.

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

Os aparelhos 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 prestante aggremação 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 1:1765000 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 455000 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 100:5145000 réis.

A despesa feita com soccorros aos associados, subiu a 9:8555610 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 rêde, 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 4:5005000.

**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 infraestructura 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 classificção 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 elaboraçção dos projectos.

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

magoria, ser ficticio o deposito de 24 contos, feito com dinheiro do Governo, que o concessionario Blackwood era um individuo inventado pelo Governo.

O que os impedirá, quando a linha venha a ser construida de representar o papel da mosca da fabula ufando-se de que á energica attitude dos patriotas brazezes se deve o caminho de ferro!

**Linha do Pocinho a Miranda.**—Deu entrada no conselho superior de obras publicas o projecto do segundo lanço da linha do Pocinho a Miranda, entre Moncorvo e Corviças 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 Corviças. O custo kilometrico é de 7:500\$000 réis aproximadamente.

O dos lanços 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 vér o novo troço da Luz a Tavira, devendo ser amanhã nomeada a comissão 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 proximo a 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 Ceniz, 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 vé-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 Cabrella.

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.** — Expendidos 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 Tournal.** — 15, Campo do Tournal, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis 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.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

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

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

**NAZARETH** **Grand 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.<sup>a</sup> 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 coróas e flores artificiaes — F. Delpont, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

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

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação 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.<sup>a</sup> 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 centímetros (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

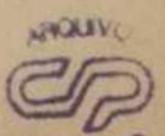
HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Amieira Figueira				Nine Braga Nine					
C. Sodr6		Alg6s		C. Sodr6		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:30 m.	5:44 m.	5:30 m.	5:45 m.	7:10 m.	7:24 m.	7:22 m.	8:20 m.	4:0 m.	4:21 m.	4:40 m.	5:4 m.	6:22 m.	6:57 m.	7:21 m.	8:0 m.	8:0 m.	

**NUMERADORES AUTOMATICOS**, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis	} segundo o tamanho das letras
» 4 » » 13\$750 » 17\$000 »	
» 5 » » 15\$000 » 18\$250 »	
» 6 » » 16\$250 » 19\$000 »	

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção





# 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 include-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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingлезes, 23, 1.<sup>o</sup>

## 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.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



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



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



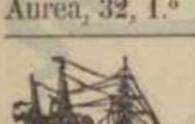
**Bremen** e Hamburgo, vapor allemão **São Paulo**. Sairá a 8 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



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



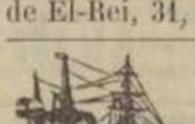
**Londres**, vapor inglez **Lista**. Sairá a 2 de março. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



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



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



**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.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup>



**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.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

# 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		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transitto	De sello		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1877...	503	67:949	161:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-5-	863:590\$553	172:617\$658
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-5-	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-5-	941:426\$111	172:379\$361
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-5-	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-5-	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-5-	901:486\$477	160:235\$160
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887...	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888...	506	140:570	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	125:334	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\$500	1.133:259\$140	201:284\$784
1896...	506	139:062	327:163	1.336:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1.144:380\$269	192:268\$479
1897...	506	103:369	411:495	1.497:209	2.012:073	26:322	615:800	68:931\$890	37:017\$050	1.166:763\$740	208:428\$249
1898...	506	130:795	384:060	1.598:085	2.112:940	34:058	651:968	72:738\$311	38:518\$940	1.226:301\$406	235:784\$464
1899...	506	124:420	350:667	1.482:953	1.958:040	32:647	807:224	76:337\$366	41:476\$040	1.291:608\$807	241:489\$808
1900...	506	124:655	351:331	1.485:767	1.961:753	31:985	898:673	78:881\$439	50:123\$370	1.335:821\$713	251:458\$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 além de Elvas, na extensão de 275<sup>h</sup>,6; estando também 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 225<sup>h</sup>,936. Em 5 de novembro de 1877 3<sup>h</sup>,632, ficando as linhas de leste e norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>h</sup>,168. 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	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$423	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	4:075\$975	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	4:132\$646	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$265	760:933\$465	1.415:511\$793	4:301\$275	2:797\$454	1:503\$821	0,35
1.070:175\$975	2.179:857\$041	23:888\$967	2.203:746\$008	710:816\$212	1.469:040\$829	4:308\$018	2:903\$243	1:404\$775	0,33
1.106:094\$712	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	4:373\$400	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	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\$693	5:312\$821	3:438\$614	1:874\$207	0,35
1.415:792\$507	2.877:878\$377	16:069\$214	2.893:947\$591	994:313\$828	1.883:564\$549	5:687\$506	3:722\$459	1:965\$047	0,34
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 á circulação toda a linha de troço entre Estarreja e Villa Nova de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura abriu á exploração a 5.ª secção da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de está assente dupla via, cujo estabelecimento foi autorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta á 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	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Numero de toneladas		De transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	-\$-	146:172\$047	29:878\$241
1878...	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	-\$-	148:200\$817	26:875\$762
1879...	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	-\$-	136:081\$317	25:063\$049
1880...	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	-\$-	131:389\$659	21:903\$403
1881...	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	-\$-	137:247\$046	20:701\$563
1882...	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	-\$-	148:663\$523	24:692\$545
1883...	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	-\$-	149:834\$751	27:307\$071
1884...	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	-\$-	149:019\$208	28:740\$729
1885...	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	-\$-	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
<b>Linha do Sul</b>				
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		
De Casevel ás Amoreiras.....	3-6-1888	25,94	0,60	
Das Amoreiras a Faro.....	1-7-1889	113,83	113,83	
Do Barreiro a Faro .....	-	-	340,36	341
<b>Ramal de Setubal</b>				
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	4:990\$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)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade (a)	Totales do trafego (a)	Fora do trafego	Totales						
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\$834	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 á exploração	Distancias		
		Aproximadas Kilometros	Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte</i> .....	-	-	353,17	354
<b>Ramal de Estremoz</b>				
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
<b>Linha do Sueste</b>				
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
<b>Ramal de Portimão</b>				
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
<b>Total</b> .....	-	-	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	12:762\$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 transitio	De scillo		
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	59:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048\$573	2:969\$420	214:998\$314	29:904\$075
1887...	145	41:475	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 effectiva da linha do Minho entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional so

Designação	Datas da abertura a exploração	Distancias	
		Exactas Kilómetros	De applicação Kilómetros
<b>Linha do Minho</b>			
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 effecto do trafego é considerado commum 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 C's

## 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	Totals do trafego	Fora do trafego	Totals						
26:465\$056	167:311\$470	-5-	167:311\$470	78:082\$940	89:228\$530	2:655\$738	1:416\$326	1:239\$412	0,47
56:420\$125	242:336\$685	-5-	242:336\$685	140:135\$915	102:200\$770	2:375\$819	1:001\$968	1:373\$881	0,58
71:271\$064	278:581\$241	-5-	278:581\$241	200:533\$615	78:047\$626	1:948\$121	545\$788	1:402\$333	0,72
72:146\$935	300:538\$651	1:693\$420	302:232\$071	172:494\$614	128:044\$037	2:072\$680	883\$062	1:189\$618	0,57
77:864\$885	308:098\$273	1:620\$030	309:718\$303	175:555\$223	132:543\$050	2:124\$815	914\$090	1:210\$725	0,57
83:894\$011	326:920\$579	983\$043	327:903\$622	180:403\$497	146:517\$082	2:254\$625	1:010\$463	1:244\$162	0,55
86:813\$188	332:399\$458	3:541\$032	335:940\$490	174:178\$969	158:220\$489	2:292\$410	1:091\$176	1:201\$234	0,52
94:988\$529	350:715\$302	2:708\$125	353:423\$427	174:998\$416	175:716\$886	2:418\$726	1:211\$841	1:206\$885	0,50
97:909\$002	325:129\$924	2:739\$428	327:869\$352	185:915\$830	139:214\$094	2:242\$275	960\$097	1:282\$178	0,57
104:677\$571	349:579\$960	3:826\$405	353:406\$365	187:889\$567	161:690\$393	2:410\$896	1:115\$106	1:295\$790	0,54
105:951\$356	366:170\$053	3:147\$325	369:317\$378	173:246\$923	192:923\$130	2:525\$310	1:330\$504	1:194\$806	0,47
109:852\$410	384:204\$549	2:877\$365	387:081\$914	175:723\$613	208:480\$936	2:631\$538	1:427\$952	1:203\$586	0,46
115:809\$264	400:235\$529	5:564\$372	405:799\$901	192:833\$380	207:402\$149	2:686\$145	1:391\$961	1:294\$184	0,48
125:983\$355	408:651\$036	5:142\$670	413:793\$736	203:717\$860	204:933\$206	2:742\$625	1:375\$391	1:367\$234	0,50
122:987\$673	398:611\$160	3:742\$620	402:353\$780	196:676\$495	201:934\$665	2:675\$242	1:355\$266	1:319\$976	0,49
133:493\$328	398:001\$409	3:827\$320	401:828\$729	203:713\$920	194:287\$489	2:671\$150	1:303\$943	1:367\$207	0,51
142:802\$218	420:847\$579	3:729\$865	424:577\$444	205:023\$260	215:824\$319	2:824\$480	1:448\$485	1:375\$995	0,49
141:838\$953	423:886\$408	19:721\$941	443:608\$349	206:290\$850	217:595\$558	2:844\$875	1:460\$373	1:384\$502	0,49
151:209\$103	437:442\$574	9:239\$441	446:682\$015	210:454\$352	226:988\$222	2:935\$856	1:523\$411	1:412\$445	0,48
162:772\$479	467:633\$593	7:538\$235	475:171\$828	209:063\$870	258:569\$723	3:117\$557	1:723\$798	1:393\$759	0,45
158:952\$967	478:246\$558	4:299\$613	482:546\$471	231:102\$630	247:141\$228	3:146\$360	1:625\$949	1:520\$412	0,48
172:501\$731	502:860\$914	4:563\$979	507:424\$893	230:611\$855	272:249\$059	3:308\$295	1:791\$112	1:517\$183	0,46
170:678\$595	497:143\$774	4:145\$615	501:289\$389	246:941\$596	250:202\$178	3:270\$682	1:646\$067	1:624\$616	0,49
186:428\$983	547:058\$474	3:426\$919	550:485\$393	239:083\$627	307:974\$847	3:599\$068	2:026\$150	1:572\$918	0,44
194:355\$694	569:741\$548	6:168\$510	575:910\$058	238:554\$860	331:186\$688	3:748\$300	2:178\$860	1:569\$440	0,42
203:168\$686	592:566\$194	3:445\$725	596:011\$919	245:421\$479	347:144\$715	3:898\$462	2:283\$847	1:614\$615	0,41
203:352\$858	600:560\$311	4:488\$505	605:048\$816	262:620\$094	337:940\$217	3:951\$054	2:223\$290	1:727\$764	0,43
3.374:590\$019	10.875:473\$536	112:181\$503	10.987:655\$039	5.341:269\$250	5.533:204\$286				

bre o rio Minho, comprehendendo os ramos de Braga e da alfandega, é de 152<sup>h</sup>,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
<b>Ramal de Braga</b>			
De Nine a Braga .....	21-5-1875	14:912,80	15
<b>Ramal da alfandega</b>			
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 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
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 á exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<b>Linha do Douro</b>			
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	7:423,30	
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	
<i>Somma e segue</i> .....	-	138:990,00	

(a) Para o effeito do trafego é considerado commum 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	Porção 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\$920	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\$396	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 206,53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
<i>Transporte</i> .....	-	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
<b>Ramal da alfandega</b>			
Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (a).....	8-11-1888	3:836,80	4
<i>Total</i> .....	-	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 transitó	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 Povoia 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 da linha achou-se entre Porto e Famalicão a extensão de 57<sup>h</sup>,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 transitó 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 (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$732	367\$469	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$015	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\$938	0,59
12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	1:302\$829	471\$222	831\$607	0,64
12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:096\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	1:281\$563	466\$323	815\$240	0,64
14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$624	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	-	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
15:889\$807	98:245\$997	350\$180	98:596\$177	61:623\$222	36:622\$775	1:535\$093	572\$230	962\$862	0,62
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 kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1. <sup>a</sup> classe	2. <sup>a</sup> classe	3. <sup>a</sup> classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	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	5:045\$631
1888...	72	9:273	7:836	14:711	31:820	1:465	52:687	2:333\$545	291\$050	18:833\$139	6:797\$461
1889...	72	13:072	9:059	17:421	39:552	1:285	52:822	2:670\$408	193\$810	27:576\$892	5:612\$791
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121\$301	288\$250	18:192\$867	4:546\$239
1891...	72	9:231	6:997	16:326	32:554	1:974	31:667	2:207\$658	359\$200	22:141\$415	7:001\$373
1892...	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894...	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$177	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

(e) 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 rendimento.

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

## CACERES

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						
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\$401	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	693\$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	-5-	50:456\$037	54:984\$950	4:528\$913	700\$778	62\$901	763\$679	1,09
38:412\$036	55:210\$463	-5-	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 71<sup>h</sup>,640, em 6 de junho de 1880.

mento do trafego annual.

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

## 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 transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1882...	127	7:913	22:243	68:412	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	2:317	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\$129	26:318\$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)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	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	659\$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<sup>h</sup> 2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de agosto do mesmo anno. 202<sup>h</sup> 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

Anno	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			
1884...	31	21:753	95:691	-	117:444	791	9:120	-	-	29:925	5585	3:159	5155	
1885...	34	30:290	95:560	-	125:850	964	14:256	-	-	29:805	5085	3:978	5338	
1886...	34	31:335	106:908	-	138:243	1:191	16:096	-	405	5320	32:810	5730	3:456	5980
1887...	34	32:434	113:020	-	145:454	1:354	18:622	-	414	5340	35:400	5495	4:227	5540
1888...	34	32:184	121:787	-	153:971	1:294	21:167	-	426	5610	37:866	5530	4:070	5125
1889...	34	35:193	131:069	-	166:262	1:400	19:936	-	474	5140	38:036	5120	4:447	5069
1890...	34	36:092	141:706	-	177:798	1:552	21:365	-	773	5870	39:062	5435	4:909	5910
1891...	34	36:987	140:736	-	177:723	1:151	24:033	-	1:252	5770	38:866	5155	4:862	5653
1892...	34	35:297	151:176	-	186:473	1:341	27:951	-	961	5860	38:601	5480	4:612	5460
1893...	34	32:679	146:257	-	178:936	1:278	28:160	(a)	2:897	5575	988	5260	37:272	5077
1894...	34	32:574	149:682	-	182:256	1:489	27:761		2:910	5619	1:104	5500	37:335	5792
1895...	34	33:442	156:002	-	189:444	1:579	27:711		3:070	5345	1:254	5460	38:749	5763
1896...	34	37:629	163:206	-	200:835	1:790	31:549		3:273	5445	1:585	5010	41:531	5276
1897...	34	37:371	169:955	-	207:326	2:170	36:834		3:464	5750	1:738	5780	42:387	5328
1898...	34	36:311	172:446	-	208:757	2:494	39:716		3:540	5369	1:745	5360	41:786	5450
1899...	34	37:114	190:762	-	227:876	2:971	43:115		3:758	5701	2:006	5010	43:870	5953
1900...	34	38:558	210:291	-	248:849	3:242	42:909		4:091	5061	2:876	5600	49:197	5676
1901...	34	38:989	208:633	-	247:022	3:663	41:367		3:977	5621	2:975	5390	48:413	5839
1902...	34	40:029	210:094	-	250:123	3:623	50:371		4:015	5911	2:956	5960	47:859	5337
1903...	34	40:799	210:193	-	250:992	3:797	43:314		4:053	5084	2:946	5020	48:471	5505
Somma	677	696:460	3.085:174	-	3.781:634	39:134	585:353		39:053	5481	26:886	5260	797:250	5611

(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<sup>k</sup>,299, em 31 de dezembro

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

8  
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 receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
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	550:614\$758	778:095\$867				

positiva 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*.

Anno	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 s'ello	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<sup>h</sup>,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 rod.

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 o recebido do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
1:277\$394	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	1:167\$883	893\$380	2:061\$263	893\$380	1:167\$883	0,57
4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	3:751\$642	842\$431	2:909\$211	0,77
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	-	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	-	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				

mento 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	2:415\$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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (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						
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<sup>b</sup>,342 até os limites da concessão.

mento do trafego annual.

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

## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De 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	4:539:050	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<sup>3</sup>/<sub>10</sub>48.

(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 importancia 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 importancia 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. =

# À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Productos líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a recolta do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (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 trafego annual; e desde 1 de janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de junho d'esse anno, para contagem de garantia de juro) as importancias da ga-

dras a Leiria .....	{	57:235\$310
Figueira da Foz e a Alfarellos .....	(b)	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
.....		100:565\$088
.....	(c)	88:891\$195
.....	(d)	103:416\$565
.....		62:675\$344
.....		48:260\$457
.....		37:341\$786
.....		16:244\$671
.....		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 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		
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	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 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	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número 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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
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 trafego annual.

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

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	2.088:513	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.

## CASCAES

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
—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
18:088,297	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	499:556,725				

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 0,6, 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 trafego 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		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
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. =

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						
-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 trafego 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 transitio	De sello		
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117,5792	54,5220	1:604,5115	192,5744
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345,5040	448,5510	19:128,5753	2:551,5468
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285,5145	456,5780	16:431,5762	2:333,5115
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262,5494	479,5820	15:713,5888	2:202,5692
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167,5762	460,5980	14:155,5724	2:579,5673
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292,5909	550,5180	15:289,5164	2:740,5845
1896...	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332,5705	723,5470	16:189,5788	3:411,5862
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387,5471	846,5340	17:089,5188	2:955,5823
1898...	50	3:761	8:714	34:942	47:417	692	10:301	1:386,5537	837,5050	17:293,5276	3:613,5877
1899...	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481,5486	941,5580	16:907,5904	3:666,5197
1900...	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566,5956	1:289,5790	18:493,5774	3:931,5927
1901...	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552,5754	1:326,5670	18:904,5022	3:856,5437
1902...	50	4:142	9:860	40:266	54:268	976	12:465	1:634,5916	1:376,5880	19:296,5157	4:202,5651
1903...	50	4:158	10:277	41:321	55:756	866	15:431	1:695,5606	1:382,5600	19:860,5128	4:299,5616
Somma	655	57:127	124:582	468:807	650:516	7:790	147:504	18:509,5573	11:174,5820	226:357,5643	42:538,5837

**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 importancias 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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
995,959	2:792,818	6:315,789	9:108,607	5:574,227	— 2:781,409	558,563	— 556,282	1:114,845	1,99
8:628,799	30:309,020	62:369,176	92:678,196	30:130,934	178,4086	606,3180	3,3562	602,618	0,99
9:814,525	28:579,402	62:453,776	91:033,178	28:031,879	547,3523	571,5588	10,3950	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
10:798,830	31:705,983	62:217,758	93:923,741	25:484,995	6:220,988	634,118	124,619	509,699	0,79
14:006,971	34:580,982	62:307,059	96:888,041	30:424,447	4:156,535	691,618	83,130	608,488	0,87
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 49,51086.

pagas pelo Estado desde 25 do 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
.....	62:199,456
.....	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 Beato 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	1:907,681	313,320	19:808,032	3:859,725
1892...	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309,132	1:232,070	40:962,713	7:878,869
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877,905	1:746,320	52:876,171	8:946,901
1894...	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092,388	2:035,440	57:137,199	9:316,178
1895...	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790,923	2:391,160	59:649,678	11:063,845
1896...	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372,465	2:771,450	62:359,100	9:909,209
1897...	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660,661	3:034,770	63:650,007	11:457,395
1898...	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679,341	3:103,340	67:491,252	12:908,243
1899...	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	62:479	9:144,532	3:504,400	69:135,379	14:739,175
1900...	212	7:701	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595,625	4:745,870	71:949,756	14:873,706
1901...	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991,5863	4:805,870	72:263,103	15:319,213
1902...	212	9:139	22:606	128:582	160:327	3:405	102:268	11:091,651	5:125,360	75:235,426	19:355,597
1903...	212	9:252	22:884	130:175	162:311	2:924	108:306	11:729,907	5:472,760	79:007,688	18:880,685
Somma	2:532	99:076	262:355	1.232:181	1.593:612	26:720	745:976	99:244,074	40:282,130	791:525,504	158:508,741

**Observações** — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165,086, 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 203,71340.

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, importancia de multas

(c) Nesta importancia está incluída a de 12:505,5810 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno economic

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

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto 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						
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	401:968,085	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	168:041,308	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<sup>1</sup>,590, 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 167<sup>1</sup>,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

.....	99:351,135
.....	309:941,570
.....	309:094,735
.....	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
.....	366:690,561
.....	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*.

Mapa 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 transitio	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	969:048	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\$545
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:291\$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	84:968\$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\$836
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<sup>h</sup>,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 (trafego)	Rendimento kilometrico Total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	1:617\$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\$830	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<sup>o</sup>, e desde 8 de novembro de 1898 tambem a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2<sup>o</sup>, por serem troços

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 proprio, 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 transitó	De sello		
1877..	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-5-	819:942\$660	122:043\$340
1878..	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-5-	850:472\$678	140:718\$922
1879..	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-5-	829:459\$427	170:117\$376
1880..	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-5-	866:408\$201	173:114\$738
1881..	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	43:627\$709	-5-	885:221\$535	165:614\$148
1882..	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	-5-	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	-5-	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	-5-	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	-5-	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 Imprevidências 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	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora de trafego (n)	Totales						
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	3:831\$472	2:624\$748	1:206\$724	0,31
1.103:451\$626	2.154:287\$309	100:576\$771	2.254:864\$080	712:100\$200	1.442:187\$109	3:727\$141	2:495\$134	1:232\$007	0,33
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	3:294\$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

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	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.

proprio, 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 (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
6:627,613	50:641,5313	316,025	50:957,5338	36:637,788	14:003,525	1:808,618	500,126	1:308,5492	0,72
10:807,915	51:510,655	478,860	51:989,515	38:649,211	12:861,544	1:471,733	367,470	1:104,5263	0,75
10:678,144	49:003,284	482,040	49:485,324	43:317,374	5:685,910	1:113,711	129,225	984,5486	0,88
9:113,050	44:984,140	446,970	45:431,110	41:038,241	3:945,899	1:002,367	89,680	932,687	0,91
9:309,390	58:452,045	813,810	59:265,855	48:252,699	10:199,346	1:146,5118	199,987	946,131	0,82
10:851,860	62:646,980	682,540	63:329,520	53:060,097	9:586,883	1:099,070	168,191	930,879	0,85
11:862,000	65:483,832	677,560	66:161,392	53:602,675	11:881,517	1:148,839	208,441	940,398	0,82
17:491,959	108:719,063	854,290	109:573,353	76:990,413	31:728,650	1:235,444	360,553	874,891	0,71
22:291,216	110:883,120	1:347,580	112:230,700	79:055,936	31:827,184	1:218,495	349,749	868,5746	0,71
23:515,005	117:011,513	1:286,500	118:298,013	80:916,183	36:095,330	1:285,841	396,652	889,5189	0,69
29:509,950	135:424,917	16:599,951	152:024,868	87:700,899	47:724,018	1:289,761	454,515	835,5246	0,65
44:331,313	161:731,772	60:710,657	222:442,429	118:684,717	43:047,055	1:107,752	294,843	812,909	0,73
50:049,856	170:442,469	60:271,654	230:714,5123	117:844,663	52:597,806	1:167,414	360,259	807,5155	0,69
50:428,164	180:546,104	65:520,667	246:066,771	113:736,575	66:809,529	1:195,669	442,447	753,222	0,63
59:938,115	203:387,526	122:996,836	326:384,362	134:388,317	68:999,209	1:037,692	352,037	685,655	0,66
67:266,276	207:232,541	121:461,602	328:694,143	128:493,760	78:738,781	1:057,308	401,728	655,580	0,62
75:108,899	211:011,048	120:981,618	331:992,666	127:853,907	83:157,141	1:055,3055	415,786	639,269	0,61
69:010,526	207:257,694	123:713,599	330:971,293	131:411,419	75:846,275	1:026,028	375,477	650,551	0,63
72:655,546	217:807,372	122:675,061	340:482,433	131:697,574	86:109,798	1:078,254	426,286	651,968	0,60
76:052,891	230:838,956	122:869,245	353:708,201	131:138,660	99:700,296	1:142,767	493,566	649,201	0,57
81:042,502	246:760,147	121:849,846	368:609,993	138:074,954	108:685,193	1:215,567	535,395	680,5172	0,56
81:810,155	254:570,423	121:378,894	375:949,317	150:428,989	104:141,434	1:254,041	513,011	741,029	0,59
98:927,959	264:410,483	112:509,149	376:919,632	158:623,719	105:786,764	1:302,514	521,117	781,397	0,59
108:417,748	297:569,992	109:474,718	407:044,710	171:520,278	126:049,714	1:465,862	620,934	844,927	0,57
111:497,940	298:385,128	109:327,954	407:713,082	170:757,576	127:627,552	1:469,877	628,707	841,5170	0,57
127:742,828	316:873,248	103:575,517	420:448,765	169:663,260	147:209,988	1:560,951	725,5172	835,779	0,54
128:816,832	318:557,886	101:292,776	419:850,662	175:600,383	142:957,503	1:569,250	704,224	865,026	0,55
1.465:155,652	4.642:143,651	1.724:595,919	6.366:739,570	2.909:140,267	1.733:003,384				

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*.

Mapa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro portuguezes, de interesse geral

Anno	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				
1877..	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819	5009	-5-	1.214:912	5015	171:016	5086	
1878..	1:014	143:054	545:980	1.277:474	1.966:505	22:381	435:181	80:950	5271	-5-	1.289:246	5083	185:975	5532	
1879..	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958	5442	-5-	1.319:351	5446	228:311	5101	
1880..	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194	5077	-5-	1.403:166	5097	244:850	5225	
1881..	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727	5276	-5-	1.436:294	5157	248:828	5844	
1882..	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345	5439	-5-	1.597:533	5514	267:964	5325	
1883..	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813	5182	-5-	1.648:596	5997	279:034	5795	
1884..	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169	5813	-5-	1.672:036	5478	301:789	5812	
1885..	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442	5337	-5-	1.615:802	5629	276:658	5785	
1886..	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920	5166	23:290	5890	1.822:787	5987	327:012	5425
1887..	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:416	1.060:042	147:857	5743	24:497	5200	2.016:000	5768	362:255	5445
1888..	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399	5687	25:437	5250	2.233:251	5806	388:623	5235
1889..	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001	5993	28:004	5320	2.445:611	5592	394:709	5125
1890..	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790	5697	42:884	5280	2.525:501	5558	432:606	5275
1891..	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194	5799	81:686	5570	2.589:430	5184	457:853	5105
1892..	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	1.489:799	182:949	5702	80:976	5400	2.434:092	5022	422:166	5205
1893..	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261	5703	83:219	5010	2.470:382	5384	425:899	5405
1894..	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059	5497	82:231	5800	2.460:639	5924	441:721	5175
1895..	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709	5916	89:655	5680	2.585:091	5588	450:013	5875
1896..	2:358	632:446	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714	5767	105:089	5380	2.729:469	5190	453:054	5665
1897..	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836	5608	113:474	5220	2.874:730	5342	490:755	5685
1898..	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355	5862	119:271	5500	3.062:450	5510	563:459	5115
1899..	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649	5160	130:524	5570	3.162:245	5437	582:302	5175
1900..	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754	5980	174:735	5510	3.345:842	5804	608:200	5125
1901..	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552	5249	178:054	5590	3.418:461	5575	644:737	5725
1902..	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	156:152	3.288:590	290:031	5449	185:139	5483	3.502:618	5788	714:160	5505
1903..	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315	5181	191:778	5191	3.588:871	5349	732:516	5445
Somma	51:059	13.369:560	46.929:094	104.271:881	164.570:535	1.958:841	41.121:762	762:776	5005	1.759:950	5844	62.464:419	5224	11.096:476	5225

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

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

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (e)	Totaes						
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	49:295,665	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 . . . . .	» 25410	» 25010
	Total . . . . .	» 35000	» 25500
Montedor, Ancora e Caminha.	Minho e Douro . . . . .	Réis 760	Réis 640
	Companhia Real . . . . .	» 25440	» 25060
	Total . . . . .	» 35200	» 25700
Seixas, Lanhellas, Cerveira, S. Pedro da Torre e Valença	Minho e Douro . . . . .	Réis 950	Réis 780
	Companhia Real . . . . .	» 25450	» 25020
	Total . . . . .	» 35400	» 25800

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

6.<sup>a</sup> 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 leaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no art.º 111.º da sua tarifa geral.

7.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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. <sup>a</sup>	10	Chicharo (8)	9	2. <sup>a</sup>	10
Agua-pé em vasilhame simples de madeira ou ôdres (3)	2	1. <sup>a</sup>	8	Farellas (8)	8	2. <sup>a</sup>	10
Alhos (7)	5	1. <sup>a</sup>	8	Farinha de arroz	8	2. <sup>a</sup>	10
Arcos de madeira (6)	4	2. <sup>a</sup>	8	» » centeio	8	2. <sup>a</sup>	10
Arroz (8)	7	2. <sup>a</sup>	10	» » cevada	8	2. <sup>a</sup>	10
Atum em salmoura, salgado ou secco	6	1. <sup>a</sup>	10	» » favas	8	2. <sup>a</sup>	10
Aveia (8)	7	2. <sup>a</sup>	10	» » milho	8	2. <sup>a</sup>	10
Bacalhau	6	1. <sup>a</sup>	10	» » trigo	8	2. <sup>a</sup>	10
Batatas (8)	—	2. <sup>a</sup>	9	Fava secco (8)	7	2. <sup>a</sup>	10
Batoques (6)	3	2. <sup>a</sup>	10	Feijão secco (8)	9	2. <sup>a</sup>	10
Caixas ou caixotes de pinho (desmanchados (desarmados)	1	2. <sup>a</sup>	10	Fundós de vasilhame (6)	3	2. <sup>a</sup>	10
Cabecinha (8)	8	2. <sup>a</sup>	10	Geropiga em vasilhame simples, ou em ôdres (3) (5)	2	1. <sup>a</sup>	8
Cebolas alimenticias (hortaliças) (7)	5	1. <sup>a</sup>	10	Grão de bico (8)	9	2. <sup>a</sup>	10
Centeio (8)	7	2. <sup>a</sup>	10	Legumes seccoos não designados (8)	9	2. <sup>a</sup>	10
Cevada (8)	7	2. <sup>a</sup>	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. <sup>a</sup>	10	Peixe secco (não designado)	6	1. <sup>a</sup>	10
Madeira de castanho em varas rachadas (6)	4	2. <sup>a</sup>	8	Resíduos da moagem de cereaes (8)	8	2. <sup>a</sup>	10
Madeira cortada para vasilhame (6)	3	2. <sup>a</sup>	10	Rolão (8)	8	2. <sup>a</sup>	10
Madeira ordinaria de construcção, aparelhada (4) (6)	1	2. <sup>a</sup>	10	Sardinhas prensadas, salgadas ou salpicadas	6	1. <sup>a</sup>	10
Madeira ordinaria de construcção em bruto (4) (6)	1	2. <sup>a</sup>	10	Semeas (8)	8	2. <sup>a</sup>	10
Madeira ordinaria de construcção desbastada (travessas, postes, varas não rachadas, etc.) (4) (6)	1	2. <sup>a</sup>	10	Tampos de vasilhame (6)	3	2. <sup>a</sup>	10
Madeira ordinaria de construcção serrada (barrotes, taboas, ripas, vigas, etc.) (2) (4) (6)	1	2. <sup>a</sup>	10	Terra (varredura) de cereaes (8)	7	2. <sup>a</sup>	10
Madeira de pinho nacional em toros por descascar (6)	1	2. <sup>a</sup>	10	Toros de pinho nacional por descascar (6)	1	2. <sup>a</sup>	10
Madeira serrada para caixas	1	2. <sup>a</sup>	10	Tremoços (8)	9	2. <sup>a</sup>	10
Milho (8)	7	2. <sup>a</sup>	10	Trigo (8)	7	2. <sup>a</sup>	10
Mosto de vinho (3) (5)	2	1. <sup>a</sup>	8	Varas de castanho rachadas (6)	4	2. <sup>a</sup>	8
Peixe prensado	6	1. <sup>a</sup>	10	Varreduras de celleiro (limpadura) (8)	7	2. <sup>a</sup>	10
» salgado (não designado)	6	1. <sup>a</sup>	10	Vinagre em vasilhame de madeira ou em ôdres (3) (5)	2	1. <sup>a</sup>	8
» salpicado (não designado)	6	1. <sup>a</sup>	10	Vinhos não designados em vasilhame de madeira ou em ôdres (3) (5)	2	1. <sup>a</sup>	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 vasio em que hajam sido transportadas as mercadorias, debaixo das seguintes disposições:

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.

(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.<sup>a</sup>.

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 mínima dos wagons completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas
<b>1.ª Secção (2)</b>				<b>Fundos de vasilhame . . . . .</b>	5	2.ª	10
<b>Caixas de pinho desmachadas (desarmadas) . . . . .</b>	1	2.ª	10	<b>Madeira cortada para vasilhame . . .</b>	5	2.ª	10
<b>Caixotes de pinho desmachados (desarmados) . . . . .</b>	1	2.ª	10	Madeira de castanho em varas rachadas . . . . .	6	2.ª	8
<b>Madeira serrada para caixas . . . . .</b>	1	2.ª	10	Madeira de pinho nacional em tóros, por descascar . . . . .	1	2.ª	10
<b>2.ª Secção (2)</b>				Madeira ordinaria de construcção aparelhada (3) . . . . .	1	2.ª	10
<b>Agua-pé em vasilhame simples de madeira ou odres . . . . .</b>	2	1.ª	8	Madeira ordinaria de construcção desbastada (travessas, postes, varas não rachadas, etc.) (3) . . . . .	1	2.ª	10
<b>Geropiga em vasilhame simples de madeira ou odres . . . . .</b>	2	1.ª	8	Madeira ordinaria de construcção em bruto (3) . . . . .	1	2.ª	10
<b>Mosto de vinho . . . . .</b>	2	1.ª	8	Madeira ordinaria de construcção serrada (barrotes, taboas, ripas, vigas, etc.) (3) . . . . .	1	2.ª	10
<b>Vinagre em vasilhame simples de madeira ou odres . . . . .</b>	2	1.ª	8	<b>Tamos de vasilhame . . . . .</b>	5	2.ª	10
<b>Vinhos não designados em vasilhame simples de madeira ou odres . . . . .</b>	2	1.ª	8	<b>Tóros de pinho nacional, por descascar . . . . .</b>	1	2.ª	10
<b>3.ª Secção (2)</b>				<b>Varas de castanho, rachadas . . . . .</b>	6	2.ª	8
<b>Aduelas . . . . .</b>	5	2.ª	10				
<b>Arcos de madeira . . . . .</b>	6	2.ª	8				
<b>Batoques . . . . .</b>	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
<b>9.ª Secção (2)</b>				Cevada .....	9	2.ª	10
Alhos .....	7	1.ª	8	Chicharo .....	11	2.ª	10
Cebolas alimenticias (hortaliça)....	7	1.ª	10	<b>Farelllos</b> .....	10	2.ª	10
<b>10.ª Secção (2)</b>				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	<b>Grão de bico</b> .....	11	2.ª	10
Sardinhas prensadas .....	8	1.ª	10	<b>Legumes seccos não designados</b> ...	11	2.ª	10
» salgadas .....	8	1.ª	10	Limpadura (de cereaes) .....	9	2.ª	10
» salpicadas .....	8	1.ª	10	<b>Milho</b> .....	9	2.ª	10
<b>11.ª Secção (2)</b>				<b>Resíduos da moagem de cereaes</b> ..	10	2.ª	10
Arroz .....	9	2.ª	10	Rolão .....	10	2.ª	10
Aveia .....	9	2.ª	10	<b>Semeas</b> .....	10	2.ª	10
Batatas .....	—	2.ª	9	<b>Terra (varredura) de cereaes</b> .....	9	2.ª	10
Cabecinha .....	10	2.ª	10	Tremoços .....	11	2.ª	10
Centeio .....	9	2.ª	10	Trigo .....	9	2.ª	10
				<b>Varredura de celleiro (limpadura)</b> .	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 grampo, 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 construcção» comprehende: casquinha pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, azinheiro, castanho, eucaliptus, noqueira, 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	25440	25010
	Total . . . . .	<u>35000</u>	<u>25500</u>
Montedór, Ancora e Caminha .....	Minho e Douro . . . . .	760	640
	Companhia Real	25440	25060
	Total . . . . .	<u>35200</u>	<u>25700</u>
Seixas, Lanhellas, Cerveira, S. Pedro da Torre e Valença .....	Minho e Douro . . . . .	950	780
	Companhia Real	25450	25020
	Total . . . . .	<u>35400</u>	<u>2.800</u>

## Condições especiaes

**Secção 2.<sup>a</sup>** — 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.<sup>a</sup> 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 remetente 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.<sup>a</sup>** — 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.<sup>a</sup>** — Aos preços da presente tarifa accresce o custo das despezas accessorias, applicadas ao preço taxado, segundo as respectivas tarifas em vigor na data da expedição.

**2.<sup>a</sup>** — 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 pesos 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.<sup>a</sup>** — O carregamento dos wagons completos tanto pode ser constituído 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.<sup>a</sup>** — 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.<sup>a</sup>** — Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

**6.<sup>a</sup>** — 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.<sup>a</sup> secção: 15 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque, sendo a concessão limitada a 50 toneladas por consignatario.

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

Mercadorias classificadas na 9.<sup>a</sup> secção: 10 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque.

Mercadorias classificadas na 11.<sup>a</sup> 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 legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 144.<sup>o</sup> da sua Tarifa Geral.

**7.<sup>a</sup>** — 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 remetente não reclamar por escripto na nota de expedição, a applicação d'outra tarifa.

**8.<sup>a</sup>** — 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		Lumbrales 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\$050	3,33	2\$000	4,17	2\$100	6,38	2\$000	5,83	3,89
Montemór . . . . .									
Arazede . . . . .	1\$950	3,33	1\$900	4,17	2\$000	6,39	1\$900	5,83	3,89
Cantanhede . . . . .									
Pampilhosa . . . . .	1\$850	3,33	1\$800	4,16	1\$850	6,94	1\$650	6,39	4,17
Luzo . . . . .									
Mortagua . . . . .	1\$800	3,33	1\$700	4,45	1\$750	6,94	1\$600	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 participes 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.<sup>a</sup>—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, vazio ou carregado, haja sido posto á disposição dos remetentes ou dos destinatarios.

Findo este praso de 8 horas sem que os interessados tenham feito as operações que lhes incumbem conforme esta condição, as Companhias Hespanholas cobrarão, pela paralyção 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 praso 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 despezas accessorias em vigor.

3.<sup>a</sup>—Em virtude das operações de carga e descarga, bem assim o acondicionamento e amarração das madeiras, serem realisadas 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 acceitam com a designação do numero de volumes e sim unicamente com a indicação do numero de wagons de que se compozer cada remessa.

4.<sup>a</sup>—O minimo de peso de cada wagon será de 10.000 kilos ou pagando como tal, quando o comprimento das madeiras não exceda a 6<sup>m</sup>,50.

Quando este comprimento exceder a 6<sup>m</sup>,50, não sendo comtudo superior a 13<sup>m</sup>, 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.<sup>a</sup>—As remessas internacionaes procedentes ou destinadas a uma estação não indicada na presente tarifa mas comprehendida entre as estações acima mencionadas, distructarão o beneficio da sua applicação sempre que d'essa percepção resulte um preço mais barato que o das demais tarifas applicaveis ao transporte.

6.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—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 ficam obrigadas a abonar, por unica indemnisação, 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 atrazo exceder de sete dias, os consignatarios poderão fazer uso do direito que a lei lhes faculta.

8.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—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.<sup>a</sup>—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 consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam occorrer 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 Portugueza 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.*