

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—Liège, 1905, medalha de prata

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

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

(Vide artigo pag. 370)

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes.
2.ª modificação á tarifa especial interna n.º 1 g. v. do Sul e Sueste.
Horario-brinde para carteira.

SUMMARIO

	Paginas
AS LINHAS PORTUGUEZAS EM 1905 por J. Fernando de Sousa.....	365
JOÃO JOAQUIM MATTOS.....	368
PRIMAIZAS PAUTAES - II por O. S.....	369
A PROPOSITO DO CINCOENTENARIO II III.....	370
NOTAS DE VIAGEM - VI - O Bramabiau Montpellier-le-Vieux Millau - Viaducto de Garabit Murat.....	371
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	372
PARTE FINANCEIRA - Carteira dos accionistas Boletim da Praça de Lisboa - Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras - Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	372 e 373
A PROPAGANDA E OS CRITICOS.....	374
NOVAS LOCOMOTORAS.....	374
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	374
EXCURSÕES A PARTIR DE LISBOA.....	375
LINHAS PORTUGUEZAS - Benguella-Inhambane a Inharrime - Companhia Real - Louzã - Bragança - Transporte de fructos no Sul e Sueste - Instruções aos hoteis - Linha do Guadiana Passagem de Marateca - Valle do Vouga.....	375
LINHAS ESTRANGEIRAS - Allemanha.....	375
COMPANHIA ATRAVES D'AFRICA - Relatorio do Conselho d'Administração (continuação).....	376
AVISOS DE SERVIÇO.....	376
ARREMAÇAÇÕES.....	377
CONCURSOS.....	377
AGENDA DO VIAJANTE.....	378
HORARIO DOS COMBOIOS.....	379
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	380

As linhas portuguezas em 1905

A cabam de vir a lume os *Elementos estatísticos* de 1877-1905, que são annualmente organizados e publicados pela Repartição de caminhos de ferro.

Distinguem-se os d'este anno dos anteriores pela junção, num só mappa, das linhas do Minho e do Douro, que figuravam em mapas distinctos com duplicação do troço commum, e pela addição de um resumo estatístico de todas as linhas em 1905.

A divisão de receitas e despesas por aquellas duas linhas era feita por fórmula arbitraria, não tendo valor as illações que da comparação dos dados respectivos se tirassem. Demais, o troço commum do Porto a Ermezinde e o ramal da Alfandega figuravam duas vezes na estatística, resultando para as linhas do Minho e Douro a extensão indicada de 358 k. em vez da effectiva de 343 k., sendo assim falseados os dados estatísticos.

O mappa synoptico de 1905 é sobremodô util. Convirá que nas futuras edições o grupo de linhas de via larga exploradas por companhias seja subdividido de modo que se destaquem as da Companhia Real das da Beira Alta.

Para desejar seria tambem a junção de dados sobre

o percurso kilometrico e tarifa média de passageiros e mercadorias, receita e despesa do trem-kilometro, de alguns graphics e de uma carta das linhas portuguezas em que seja cada uma indicada por uma faixa de largura proporcional ao rendimento. Para a intelligente iniciativa do distincto engenheiro chefe da repartição, o meu presado amigo Nuno Taborda, appello, seguro de ser ouvido.

Importa analizar os resultados da exploração accusados pela estatística.

Vemos que em 1905 os 250 k. de linhas portuguezas transportaram 14.729.623 passageiros, 177.857 toneladas de mercadorias em grande velocidade e 3.764.877 em pequena, respectivamente mais 436.109, 15.998 e 152.697 que em 1904.

Os impostos attingiram no seu rendimento 530:683\$451 réis, mais 17:849\$368 réis que em 1904. As receitas do trafego elevaram-se a 8.993:420\$352 réis, mais 176:950\$120 réis que em 1904; as despesas d'exploração a réis 4.284:098\$086, menos 4:535\$872 réis que no anno anterior. O rendimento liquido foi de 4.709:322\$266 réis, mais 192:485\$992 réis. O coefficiente médio de exploração foi de 0^o,47, sensivelmente igual ao de 1904.

O rendimento kilometrico do trafego foi de 3:587\$323 réis, captivo de despesas, mais 41\$020 réis que em 1904 e 1:878\$469 réis o liquido, menos 18\$344 réis que no anno anterior.

Os 14.729.623 passageiros repartiram-se nas seguintes proporções pelas tres classes:

1.ª classe.....	1.041.567	+ 6.153
2.ª »	3.861.662	+ 168.003
3.ª »	9.826.394	+ 437.109

O augmento deu-se pois quasi exclusivamente nas duas ultimas classes.

As receitas do trafego decompõem-se nas seguintes parcelas:

Passageiros	3.909:333\$067	+ 111:647\$047
Mercadorias { Grande velocidade...	821:959\$289	+ 53:007\$995
Pequena velocidade...	4.262:127\$996	+ 23:295\$078

O producto médio foi de 265 réis por passageiro 4\$621 réis por tonelada de grande velocidade e 1.132^o de pequena.

Falta-nos a estatística dos percursos para podermos deduzir a tarifa média.

Vemos, no entanto, que o percurso médio deve ter sido pequeno. Só a linha de Cascaes contribuiu com 1.927.965 passageiros.

Nas linhas do Sul o augmento de passageiros é devido em grande parte aos *tramways* do Algarve, o que explica a diferença, para 1904, de 190.381 passageiros, dos quaes 156.415 eram de 3.ª classe. A esse crescimento em numero corresponderam apenas 18:311\$462 réis na receita, ou 97 réis por passageiro a mais.

O numero de kilometros explorados a mais foi de 39.

Se considerarmos separadamente as linhas de via larga, que medem 2.294 k., e as de via reduzida com 213 k., vemos que os elementos de trafego foram os seguintes:

	Via larga	Via reduzida
Passageiros	13.447.043	1.283.580
Toneladas {	Grande velocidade	168.779
	Pequena velocidade	9.078
Producto dos impostos....	504:180\$269	26:503\$182
Receita bruta do trafego...	8.645.437\$960	347:982\$392
» liquida do trafego...	4.547:071\$056	162:251\$210
Receita bruta kilometrica..	3:768\$718	1:633\$720
Despesa kilometrica.....	1:786\$559	871\$977

Vê-se quão animador é o resultado do exercicio nas nossas linhas de via reduzida, e economica a sua exploração, cujo custo médio por kilometro é apenas de 871\$977 réis, descendo na linha de Foz-Tua a Mirandella a 549\$159 réis.

Continua o progresso das receitas da linha do Porto á Pova e Famalicão, cujo rendimento kilometrico attingiu 2:302\$452 réis, mais 80\$563 que em 1904. A despesa cresceu tambem, de modo que o coefficiente passou de 0,63 a 0,64. Transportaram-se 904.063 passageiros e 69.746 toneladas.

Guimarães continua com receitas elevadas, 2:688\$871 réis por kilometro, mais 28\$563 que em 1904, mantendo-se o coefficiente na baixissima cifra de 0,31, apesar de se dividirem as despesas geraes por 33 k. apenas.

Das linhas da Companhia Nacional, Foz-Tua a Mirandella attingiu 1:090\$327 réis por kilometro, mais 40\$178 que em 1904; o coefficiente manteve-se sem alteração em 0,50.

A linha de Vizeu teve tambem um ligeiro augmento, elevando-se o rendimento kilometrico a 872\$296 réis, mais 5\$809 que em 1904. O coefficiente desceu de 0,72 a 0,66.

O novo troço além de Mirandella, com 10 k. em exploração provisoria, teve 562\$101 réis de receita kilometrica, sensivelmente igual á receita inicial de Foz-Tua a Mirandella, sendo de esperar o seu rapido incremento por ser mais larga a zona tributaria e mais facil o accesso da linha. A despesa foi reduzidissima, resultando o coefficiente de 0,76. Estes 10 k. correspondem á média dos 42 k. abertos durante o anno á exploração.

Das linhas de via larga, os 899 k. explorados pelo Estado contribuíram para o movimento total com 2.640.871 passageiros, 48.786 toneladas em grande velocidade e 885.978 em pequena. Os impostos produziram 190:826\$973 réis, as receitas do trafego attingiram 2.594:255\$457 réis e as despesas de exploração 1.483:073\$283 réis e a receita liquida 1.112:182\$174 réis.

O rendimento kilometrico foi de 2:885\$712 réis e o coefficiente de exploração 0,57.

As linhas de via larga exploradas por companhias, com 1.395, k. transportaram 10.805.172 passageiros, 119.993 toneladas em grande velocidade e 2.720.802 em pequena velocidade.

Os impostos produziram 313:352\$296 réis; a receita do trafego foi de 6.051:182\$503 réis, ou 4:337\$765 réis por kilometro. As despesas de exploração attingiram 2.616.293\$621 réis e a receita liquida 3.434:888\$882 réis. O coefficiente médio de exploração foi apenas 0,43.

Este grupo de linhas abrange as principaes arterias da nossa rede, por onde transita o trafego internacional e que servem as relações de todo o centro e norte do paiz e do Alto Alentejo com Lisboa; não admira pois o seu maior rendimento e menor coefficiente de exploração.

Só as linhas do Norte-Leste teem um movimento de 3.122.025 pasageiros e 1.528.535 toneladas em grande e pequena velocidade, elevando-se o rendimento a réis 3.870:250\$966 ou 7:648\$717 réis por kilometro, com o coefficiente d'exploração de 0,33.

Para se compararem, pois, as linhas do Estado com as exploradas por companhias devem-se tomar para termo de comparação linhas que tenham sensivelmente o mesmo trafego.

Se compararmos as do Minho e Douro com Lisboa-

Cintra-Torres, achamos os seguintes dados relativos a 1905 :

	M.-D.	L.-C.-T.
Receita kilometrica.....	4:083\$733	5:931\$312
Despesa kilometrica.....	1:917\$102	2:977\$885
Coeficiente d'exploração.	0,47	0,50

Apesar de serem mais desfavoraveis as condições do Minho e Douro, é mais economica a sua exploração.

Farei agora o confronto do Sul e Sueste com Torres-Figueira-Alfarellos, por serem pouco differentes os rendimentos e apesar da multiplicidade de ramaes e do serviço de noute do Sul, que torna a sua exploração mais cara.

	S.-S.	T.-F.-A.
Receita kilometrica.....	2:146\$845	2:430\$188
Despesa kilometrica.....	1:482\$926	1:449\$805
Coeficiente d'exploração.	0,69	0,60

Comparando agora no seu conjunto as linhas do Estado com Lisboa-Cintra-Torres-Figueira-Alfarellos, chegamos aos seguintes resultados :

	Estado	L.-C.-T.-F.-A.
Receita kilometrica.. ...	2:885\$712	3:501\$000
Despesa kilometrica.....	1:648\$580	1:910\$200
Coeficiente d'exploração.	0,57	0,55

Apesar, pois, do encargo de duas direcções distinctas, de multiplas estações terminus e de numerosos ramaes, a exploração das linhas do Estado soffre sem desvantagem o confronto com as linhas similares em rendimento, pertencentes á primeira administração do paiz, cujos serviços estão excellentemente organizados.

Tomadas no seu conjunto, as linhas de via larga do Estado diminuíram em 1905 o seu coefficiente d'exploração de 0,59 para 0,58, parallelamente ás de companhias, que passaram de 0,44 a 0,43.

Se insisti nestas comparações, é porque no tempo em que se faziam campanhas jornalisticas para determinar o arrendamento das linhas do Estado, o argumento para a galeria era o confronto dos coefficientes d'exploração, desacompanhado do parallelismo de todos os outros elementos de apreciação.

As linhas do Sul e Sueste attingiram nestes ultimos annos o que chamarei o ponto critico da sua exploração. O desenvolvimento do trafego deu-se principalmente em mercadorias de tarifa baixa, como são os adubos. Transportes de ou para o Algarve só se conseguem mediante maximos cobraveis muito reduzidos, equivalentes a tarifas baixissimas. Os *tramways* dão pouquissimo rendimento liquido.

Por outro lado, a ligação com a Companhia Real em Vendas Novas trouxe consigo exigencias de serviço, correspondencias e outras que se traduzem em augmento de despesa.

O serviço foi notavelmente melhorado, as velocidades augmentadas, as estações dotadas com mais pessoal, tudo o que se traduz em augmento de despesa. E' assim que o coefficiente d'exploração, que até 1903 tinha oscilado entre 0,50 e 0,60, subiu em 1904 a 0,66 e em 1905 a 0,69.

Em 1906 deve descer, sem attingir, porém, as cifras anteriores.

Para que se possa avaliar quanto se tem melhorado os serviços, dotando-os melhor e augmentando o numero de comboios e as suas velocidades, convém comparar os annos de 1899 e 1905.

	1899	1905
Sul e Sueste..	Receita kilometrica.	1:820\$039
	Despesa kilometrica	1:016\$703
Minho e Douro	Receita kilometrica.	3:065\$769
	Despesa kilometrica	1:731\$028
Conjunto...	Receita kilometrica.	2:342\$393
	Despesa kilometrica	1:316\$231

Assim, emquanto a receita kilometrica cresceu 543\$319

réis, cresceu a despesa 332\$349 réis, elevando-se o coe-
ficiente d'exploração de 0,56 a 0,57.

No Minho e Douro esse coe-
ficiente desceu de 0,56 para
0,47, tendo havido um aumento de 1:017\$964 na receita
e 186\$075 apenas na despesa kilometrica. No Sul e Sueste
cresceu a receita 326\$606 apenas e a despesa 466\$223,
elevando-se pois o coe-
ficiente de 0,56 a 0,69.

Quaes as causas d'esta differença em linhas da mesma
administração, senão as que indiquei: augmento de tra-
fego pobre, melhoramentos mais profundos do serviço,
que oneraram a exploração? E' esta feita com luxo, ou
corresponde por completo, não direi ás necessidades,
mas ás exigencias do publico, esquecido do passado e
propenso a comparar linhas de pouco intenso movimento
com a principal arteria do paiz? Não. Mas em região de
população pouco densa, exclusivamente agricola e por
isso sedentaria, de trafego irregularissimo, quasi con-
centrado em poucos mezes do anno, seria desperdicio um
serviço de passageiros mais intenso ou com maiores ve-
locidades. As linhas do Minho e Douro retribuem melhor a
despesa que se faz com as melhorias da sua exploração.
Teem o dobro do rendimento kilometrico e do numero
total de passageiros (1.752.003 contra 888.863); justifi-
cam-se pois nellas comboios rapidos e desdobramentos
de serviços que no Sul e Sueste seriam encargos sem com-
pensation.

Basta lembrar que o movimento de passageiros em
Lisboa é inferior a 400.000 e que d'estes apenas 160.000
representam o movimento de expedições e chegadas das
estações além de Valdera, isto é de 527 kilometros!!

O Alemtejo não tem população; o alemtejo não viaja;
o algarvio está longe e desloca-se dentro da provincia
em viagens curtas. Entre S. Marcos e Messines, primei-
ras estações do Algarve, transitaram, apenas, de qualquer
proveniencia e para qualquer destino, 41.300 passag-
eiros.

Na linha do Sueste, entre Beja e Baleizão, passaram
apenas 24.400 passageiros; na de Evora, entre Evora e
Azaruja 42.800; no ramal de Portimão, apesar dos
tramways, 36.300. No ramal de Setubal, entre Pinhal
Novo e Palmella, passaram 150.700 passageiros. Além de
Beja, entre Beja e Outeiro, o movimento foi de 51.000;
entre Casa Branca e Alcaçovas, 73.900. Só o ramal de
Setubal e a zona até Lisboa teem, pois, movimento de
certo vulto que justifique um serviço mais ameudado de
comboios.

Quanto a mercadorias, vê-se que em pequena veloci-
dade passaram entre S. Marcos e Messines apenas 55.473
toneladas, entre Beja e Baleizão 26.330, entre Tunes e Algô
18.260, entre Evora e Azaruja 52.900, entre Palmella e Pinhal
Novo 36.069, de modo que o movimento de 265.466 to-
neladas entre Barreiro e Lavradio provém principalmente
da zona que vae até Evora e Beja.

Estes dados são tirados dos *Resumos estatísticos de*
1905, excellente monographia organizada pelo habil e
zeloso chefe de fiscalização e estatística do Sul e Sueste,
o sr. Carlos Vasconcellos Porto, que a vasou nos mol-
des adoptados na Companhia Real, iniciando assim uma
publicação de summa utilidade, muito mais completa, no
que respeita ao trafego, que os dados estatísticos com-
pendiados nos relatorios da Direcção e publicados até
1901, inclusivê.

O ramal de Caceres viu diminuir o seu diminuto tra-
fego, reduzido a 26.058 passageiros e 50.076 toneladas
de grande e pequena velocidade. O rendimento kilome-
trico desceu a 756\$962 réis, menos 6\$255 que em 1904,
e a despesa foi de 802\$568, mais 57\$170; o coe-
ficiente d'exploração passou de 0,91 a 1,06.

Das outras linhas da Companhia Real, notamos tam-
bem depressão no ramal de Coimbra, cuja receita total
desceu de 19:159\$042 a 17:748\$936, devendo-se notar
que a de 1904 foi excepcionalmente elevada.

Cintra-Torres viu elevar-se o seu rendimento kilome-
trico de 5:858\$945 a 5:931\$312. O coe-
ficiente d'exploração passou de 0,49 a 0,50. Teve 1.238.757 passageiros
e 350.143 toneladas em grande e pequena velocidade.
Optima linha é esta, que deve, em boa parte, a sua pros-
peridade ao tributo de Torres-Figueira-Alfarellos.

Houve nesta uma depressão de receitas de 2.524\$934
para 2:430\$188, elevando-se o coe-
ficiente de 0,53 para
0,60. Apesar d'isso é já tão avultado o seu trafego, que
se vae entrar no periodo do reembolso da garantia de
juro, reduzida em 1905 a 7:789\$992.

Santa Apollonia a Bemfica teve por kilometro 11:677\$203
de receita contra 10:886\$074 em 1904, descendo o coe-
ficiente de 0,56 para 0,51.

O ramal de Cascaes melhorou consideravelmente de
receitas, elevando-se por kilometro a 11:014\$386, mais
1:147\$578 que em 1904, com despesa pouco superior,
de modo que o coe-
ficiente desceu de 0,93 para 0,84.

O numero de passageiros, sem egualar o do periodo
de 1898 a 1901, attingiu 1.927.965. O movimento de mer-
cadorias, que tem ido sempre em augmento, foi o maior
que a linha tem tido, elevando-se a 5.688 em g. v. e
61.939 em p. v., com um augmento de receita de cerca
de 4:500\$000 sobre o anno anterior.

A linha urbana teve 98:653\$057 de receitas, menos
12:374\$939 que em 1904. Apesar d'isso o coe-
ficiente desceu de 0,82 a 0,81.

Na Beira Baixa houve augmento sensivel, subindo o
rendimento kilometrico de 1:218\$464 a 1:288\$590 e des-
cendo o coe-
ficiente de 0,64 a 0,61. A despesa kilome-
trica foi de 779\$948. E o governo abona segundo o con-
trato 1:000\$000, tendo pois a Companhia um lucro su-
plementar de 220\$052, que resulta de uma exploração
economica, mas deficiente.

Vendas Novas a Setil subiu em receita kilometrica de
1:222\$299 a 1:391\$229. O coe-
ficiente desceu de 1,39 a
0,71, porque no primeiro anno houve trabalhos de aca-
bamento importantes que, segundo o contrato de arren-
damento, vão á conta da despesa d'exploração.

O conjunto de linhas da Companhia Real teve de receita
5.778:001\$131 réis em 1.142 kilom., ou cerca de 5:070\$000
por kilometro. As despesas foram de 2.404:396\$753 réis,
cerca de 2:110\$000 por kilometro, com o coe-
ficiente de 0,42.

A Beira Alta teve um ligeiro crescimento de receita
kilometrica, que passou de 1:617\$291 a 1:630\$140, des-
cendo o coe-
ficiente de 0,53 a 0,51.

Em 1890 o rendimento kilometrico fôra de 1:397\$239,
sensivelmente egual ao do Sul e Sueste, que foi nesse
anno de 1:359\$974. Passados 15 annos a Beira teve ape-
nas o augmento de 219\$962, enquanto o Sul teve o
de 786\$671.

*

Se fizermos o confronto dos resultados geraes da ex-
ploração em periodos largos, chegamos a resultados
bem frisantes ácerca da benefica influencia da viação
accelerada na economia do paiz. Tomarei para termos
de comparação os annos de 1877, primeiro da estatística
official, os de 1885, 1895 e 1905.

	1877	1885	1895	1905
Extensão — kilometros ..	953	1.529	2.354	2.507
Passageiros (mil)	1.983	2.617	7.219	14.730
Mercadorias (toneladas) .	466.765	962.212	1.725.445	3.942.784
Receita (em contos)	2.593	3.753	5.589	8.993
Despesa (em contos)	937	1.621	2.754	4.284
Receita kilometrica (mil réis)	2.724	2.455	2.374	3.587
Despesa kilometrica (mil réis)	984	1.060	1.170	1.709
Coe- ficiente d'exploração	0,36	0,43	0,49	0,47

Os annos que vão até 1895 representam o periodo da
constituição da rede, que, tendo augmentado 1.402 kilo-
metros nesses 18 annos, cresceu apenas 153 no decen-
nio seguinte.

A' medida que se iam construindo novas linhas de pe-
queno trafego, agravava-se o coe-
ficiente de exploração
e diminuia a receita kilometrica; a essa causa juntou-se
a influencia da crise economica e financeira, que explo-
diu em 1890 e se agravou nos annos seguintes.

O ultimo decennio accusa o enorme progresso realizado.
Dobrou o numero de passageiros e de mercadorias; a
receita bruta cresceu 60 % e a liquida 68 %.

A receita por passageiro desceu, de 344 réis em 1895,
a 265 réis em 1905, o que é devido principalmente ao des-

envolvimento extraordinario do trafego suburbano. A receita por tonelada (p. v.) desceu de 1\$563 a 1\$132 réis, o que resultou de reduções de tarifas e do enorme incremento do trafego de adubos e outras mercadorias de tarifa baixa.

Se em vez de abrangermos na comparação todas as linhas, limitarmos agora o confronto ás de via reduzida, chegámos aos seguintes resultados:

	1877	1885	1895	1905
Extensão kilometrica.	28	91	202	213
Passageiros—mil.	254	408	663	1.284
Mercadorias—ton.	8.829	38.821	83.954	167.175
Receita (contos).....	51	111	218	348
Despesa »	37	79	132	186
Receita kilometrica (mil réis).....	1.809	1.218	1.078	1.633
Despesa kilometrica (mil réis)	1.308	869	652	872
Coefficiente d'exploração.....	0,72	0,71	0,60	0,53

Neste grupo o movimento geral é o mesmo que na via larga, accentuando-se o crescimento no ultimo decennio, em que apenas se acrescentaram 11 k. ás linhas e o trafego duplicou, crescendo a receita total 59 % e a kilometrica 51 %.

O coefficiente de exploração foi sempre diminuindo.

E' o mais animador possivel o progresso das linhas economicas, sendo pois seguras as previsões que ácerca do trafego provavel de novas linhas, como as de Valle do Vouga, do Alto Minho e outras, se teem formulado.

Examinemos ainda o movimento das linhas com garantia de juro no ultimo decennio, antes de dar por concluido este desordenado estudo.

		1895	1905
Extensão kilometrica	Via larga	380	380
	Via reduzida.....	105	105
Receita kilometrica (mil réis)	Via larga.....	957	1.793
	Via reduzida.....	631	986
Garantia (contos)	Via larga.....	502	347
	Via reduzida.....	121	90

Não se incluíram nesta nota os 10 k. de Mirandella a Bragança, ainda no periodo de exploração provisoria.

Vê-se que em 10 annos as garantias de juro descenderam de 623 contos a 437, ou menos 185 contos, apesar de estarem os dois pequenos troços de Foz-Tua a Mirandella e de Santa Comba a Vizeu nas mais desfavoraveis condições de trafego.

Na linha de Torres-Figueira-Alfarellos a garantia, que estava no maximo de 100:565\$088 desceu a 7:789\$992 réis, devendo no anno actual entrar no periodo do reembolso; na da Beira Baixa desceu de 401:111\$860 a 339:317\$044 réis, e mais desceria, se a fórmula defeituosa por que foi concedida não fosse incentivo a uma exploração aca-nhada.

Na linha de Torres-Figueira-Alfarellos a somma das garantias de juro attinge 1.311:850\$964 réis para uma linha de 168 k., quantia que o Thesouro desembolsou dividida por 18 annos e que lhe será restituída com os juros simples de 5 %.

Egual quantia dada no periodo de construção representaria uma subvenção kilometrica de 7:800\$000 réis, com a qual se não encontraria concessionario para a linha e que o Estado daria sem restituição.

Não se desdenhe pois da garantia de juro, que é um excellente meio de subsidiar a construção de linhas.

O ponto está em sujeitá-la a regras judiciosas.

Não terminarei sem pôr em relevo o rendimento kilometrico de 1:391\$229 réis da linha de Vendas Novas ao Setil em 1905, apesar da região atravessada ser despo-vada e em parte de charneca e da fraca intensidade do trafego entre o Norte e o Sul. O rendimento liquido total de 27:888\$972 réis é insufficiente para o paga-

mento da renda á companhia concessionaria, mas a diferença recebe-a a Companhia Real, e com bom juro, do augmento do trafego nas suas linhas, proveniente do affluxo de aquella.

E se neste caso de uma linha cara foi bom negocio a sua construção, egual conclusão se deve tirar em relação aos affluentes e prolongamentos das linhas existentes quer do Estado, quer de companhias.

Haja pois coragem e largueza de vistas, que não lere-mos de lamentar o emprego de capitaes na construção de linhas ferreas, poderosissimos instrumentos do progresso economico do paiz, apesar do atraso da viação ordinaria, sua complementar.

O passado responde pelo futuro, afervorando, se é possível, a minha fé inabalavel.

J. Fernando de Souza.

João Joaquim de Mattos

General de divisão; inspector geral de obras publicas; presidente da 1.^a e 2.^a secções do conselho superior de obras publicas e minas; presidente da commissão de verificação da resistencia das pontes e construções metallocas; vogal dos conselhos de tarifas e de obras publicas do ultramar; gran-cruz da ordem de S. Bento de Aviz e commendador da de S. Thiago; conselheiro; membro da Sociedade de Geographia de Lisboa e da Sociedade dos Engenheiros Civis de França; o illustre octogenario que se finou em Lisboa no dia 27 de novembro proximo passado e cuja perda todos deploramos, podia dizer-se o symbolo da sua classe.

Para uns era o *general Mattos*; para outros, o *conselheiro Mattos*; para a maior parte, simplesmente o *engenheiro Mattos*, e era realmente esta a designação que mais lhe cabia.

Engenheiro em Beja, em Castello Branco e no Porto, como director de obras publicas do districto; engenheiro no Minho, como director do caminho de ferro; engenheiro como vogal de conselhos e commissões no ministerio das obras publicas; engenheiro no campo, como no gabinete; engenheiro de estradas, como de caminhos de ferro e de obras hydraulicas; engenheiro theorico e engenheiro pratico; engenheiro e sempre engenheiro, engenheiro e só engenheiro, engenheiro até a medulla dos ossos.

Perspicacia, saber, tenacidade, prontidão, infatigabilidade, todos estes dotes elle possuia e consagrava ao serviço publico.

Assim, para os problemas difficeis ou laboriosos, João Joaquim de Mattos foi o homem de confiança dos ministros Cardoso Avelino, Saraiva de Carvalho, Hintze Ribeiro, Antonio Augusto de Aguiar e Emygdio Julio Navarro.

Não via, não pensava, não falava senão engenharia, mas a sua instrução era tão variada e tão suggestiva que todos o escutavam com prazer.

Projectou, construiu, consultou e presidiu, trabalhando sempre.

Escreveu pouco, mas ensinou muito. Pela palavra e pelas obras. Pela experiencia e pelo exemplo. Pela observação e pela critica.

Outros mais audazes foram mais longe, brilharam mais, grangearam mais honras; esses mesmos, porém, seguiram os seus conselhos e de boamente acceitaram sempre os dictames do seu criterio.

Honra, pois, á memoria do mestre, a quem a especialidade dos caminhos de ferro no nosso paiz tanto deveu.

Primazias pautaes

II

Tinhamos visto já a grande desproporção que havia entre a importação que fazíamos de productos de proveniência allemã e ingleza, com relação á exportação que fazemos dos nossos productos para a Allemanha e para a Inglaterra.

E assim havíamos reconhecido, que a nação que mais nos compra e que nos compra o que mais nos convém vender, a Inglaterra, só nos vende 2:250\$000 réis por cada 1:000\$000 que nos compra, numeros apreciados pelos valores da alfandega, emquanto que a pacotilha allemã, com as suas imitações, invade o nosso mercado na proporção de 5:000\$000 por cada 1:000\$000 que lhe conseguimos exportar.

Sendo a nossa importação total para consumo de 62.043 contos e a exportação de 30.712, o que nos dá cerca de 2 contos importados por cada 1 conto exportado; para a Allemanha a proporção é de cinco para um, facto que se não dá com mais nenhuma nação.

Se repetirmos este estudo com relação aos Estados Unidos da America, d'onde nos vem o peitoleo e o trigo, encontramos cousas equivalentes.

Isto demonstra que não devemos continuar no caminho seguido até hoje e que temos de fazer como fazem os commerciantes de atacado, que concedem maiores descontos aos melhores freguezes.

Quem mais nos compra, quem nos leva os productos que mais precisamos de vender, tem direito a concessões especiaes, a favores que promovam justamente a continuação das permutas.

Se fizermos um beneficio pautal a uma nação que o mereça, estabelecemos-lhe uma vantagem sobre as suas concorrentes, cuja exportação tenderá a diminuir. Para que essa diminuição as não affecte, teem ellas, a seu turno, de facilitar a importação dos nossos productos, e então é legitimo considerá-las em pé de egualdade.

O que principalmente complica a questão é o pretender vantagens para a maioria dos productos e não limitarmos as nossas aspirações a um numero restricto d'esses productos. Não póde ser assim. Tem de desprezar-se o secundario para se attender ao principal.

Diga-se o que se disser sobre o nosso poder industrial, e sobre as nossas faculdades productoras, Portugal, sem carvão, com rios de caudal fraco, sem neves que garantam a força hydraulica, a ulha branca, sem o devido aproveitamento das suas quedas de agua, não é uma nação propria para a industria fabril prosperar, crear raizes e vingar.

E' para a industria agricola e extractiva.

Mesmo na industria agricola a sua faculdade de produção é limitada e contingente.

Não tem nem póde ter, com o seu clima de longas estiagens, o trigo de que carece, e tem vinho e cortiça a mais. Por cada anno cerealifero rasoavel vem quatro maos. Vinhas sim e montados.

Tem tambem bellas marinhas ou salinas e póde tê-las mais vastas e numerosas.

Tem largas costas para a pesca e possui já uma industria florescente nas conservas de peixe.

Tem ainda minas de valor, principalmente de cobre do Alemtejo e de ferro de Moncorvo.

E' para estes productos que principalmente se deve olhar quando se fizerem tratados de commercio.

Vender o que podemos produzir economicamente e bom; comprar o que não podemos produzir ou não o produziríamos economicamente e bom; é o grande principio a seguir.

Tão insensato é o pretender que uma nação produza exclusivamente tudo de quanto carece, limitando-se, quando muito, a importar materias primas, como o exigir que cada homem seja perito em todos os officios, e os exerça.

A protecção industrial exagerada quasi sempre é um entrave aos tratados de commercio e causa um prejuizo enorme pelas suas consequencias directas e indirectas.

Como se traduz por um embaraço á importação estrangeira, as nações prejudicadas reagem e condemnam pelas pautas os nossos productos, o que influe na riqueza publica; a vida torna-se mais cara pela elevação do preço dos artefactos protegidos; cria-se um operariado que vive d'um trabalho precario.

Tem de elevar-se depois o salario, a produção fica mais cara e torna a não ser bastante a protecção.

O excesso de protecção só affecta o consumo interno, pois que, visto tornar-se cara a produção, não se exporta senão em condições especiaes com novos prejuizos que se infligem ás colonias, por exemplo.

Sendo o valor da nossa exportação de vinhos e productos da uva de 9.725 contos em 30.712 de exportação total, quasi um terço; sendo de 6.899 contos o valor da exportação das cortiças, conservas e minerios, temos 16.624 contos para a somma das exportações principaes. Ficam-nos 14.088 para tudo o mais.

Mas como na cifra da exportação total entram 3.029 contos de *animas vivos*, a qual tem de comparar-se com a das importações, que é de 3.491 contos, cifras que incluem as parcelas de 4.852,3 contos e 3.453,1 relativas á exportação para Espanha e a importação d'esse paiz, e representam menos a permuta do que as passagens dos mesmos animas pela raia, d'um para outro paiz, mais d'uma vez, fica-nos reduzida a $5.029 - 4.852 = 177$ contos o que dá para a exportação total $30.712 - 4.852$ contos = 25.860.

Aquelles productos principaes da nossa exportação vinhos, cortiças, conservas e minerios representam portanto 16.624 contos para 25.860, ou cerca de duas terças partes.

O terço restante engloba exportações de varios productos agricolas e os da escassa industria.

Se ainda fizermos o exame separado dos productos de todas as exportações notamos o predominio dos da classe 4.^a da pauta—*substancias alimenticias*—que dão 15.018 contos para 30.712, e que compreendem vinhos, cereaes, tuberculos, massas, pescaria, oleos, conservas, doces, frubolbos, hortaliças e lacticinios.

Isto mais confirma o que dissémos.

O que ha então a fazer? obter a maxima expansão dos productos exportaveis antepondo sempre os vnicolas pela primazia que teem na nossa riqueza.

Para isso devemos a um tempo dar facilidades á importação dos productos de quem nos compra muito, e dificultar a importação de productos de quem nos compra pouco.

Devemos pelas pautas dar a primazia da importação a quem nos dá primazia na exportação.

Não é o quantitativo do imposto pautal que affecta ou interessa mais a industria estrangeira, quando a industria completa e perfeita não existe bem representada no paiz.

O que mais a affecta é o differencial, é a desigualdade de direitos pautaes que se estabeleçam para a mesma mercadoria segundo a proveniencia.

Se allivirmos os direitos dos productos inglezes e carregarmos nos direitos dos productos allemães e americanos, conseguiremos que a Inglaterra nos conceda vantagens e que os allemães e americanos negociem conosco noutras bases.

E' mais facil de seguir e executar com exito esta tactica com as nações indicadas do que com o Brazil que nos compra 5.000 contos contra 2.127 que lhe compramos, porque o Brazil exporta generos chamados colonias e nós temos que attender ás nossas invejadas e ricas joias de Africa, para não fallar de Timor e da abandonada India. Mas melhor fôra comprar-lhe os assucars de canna do que adquirir na Europa o assucar de beterraba.

E' essencial olhar o problema com a determinação de o vencer.

Estamos abarrotados de vinho que não nos compram, cuja aquisição nos é difficultada propositadamente.

O alcool de Hamburgo expelle o vinho portuguez. Devemos contrapor a esta guerra, um tratamento analogo.

Se o não fizermos, a exportação allemã para Portugal e colonias continuará e ultrapassará a da Inglaterra, pelos seus processos de commerciar, com as suas imitações

sem atenção á qualidade, só com o proposito de conseguir alguma redução no custo.

Seremos um mercado allemão, uma especie de colonia imperial.

As outras nações, que ainda nos comprem, darão preferencias pautaes aos productos analogos de Espanha e da Italia, e ficaremos aniquilados sem poder então comprar e sem poder até produzir bem, porque a miseria invadiu os nossos campos e a ruina assolou as nossas vinhas e os nossos montados.

O. S.

A proposito do Cincoentenario

Synopse dos directores do Caminho de ferro do Leste e Norte

II

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Continuação)

Foram, pois, organizados regularmente pela primeira vez em Portugal os serviços ferroviarios sob a direcção de D. Eusebio Page e investidos nos cargos de

Engenheiro chefe da construcção — João Evangelista d'Abreu.

Dito, dito de material e tracção — Mr. Albaret, o distincto engenheiro das escolas francezas que se tinha tornado notavel na construcção das officinas da estação de Madrid, da Companhia do Meio-dia, e organização dos serviços.

Chefe d'exploração — D. Julian Gomez y Maestre.

Os engenheiros Sebastião do Canto e Heliodoro da Veiga pouco tempo se conservaram ao serviço da empresa, e tendo o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar sido nomeado fiscal por parte do governo nos serviços de construcção, foi Sebastião do Canto nomeado fiscal da exploração, requisitando para este serviço o engenheiro Heliodoro da Veiga e os agentes Luiz Waddington, Antonio Queriol, José Vaz da Cunha, etc.

Os trabalhos que desde logo se encetaram tornavam o serviço d'exploração apenas um accessorio do da construcção, sem, contudo, deixar de se effectuar, com a maxima regularidade e segundo as exigencias da segurança, a circulação de comboios entre Santa Apollonia e a Ponte d'Asseca.

Apesar de já haver trabalhos de movimentos de terras executados, expropriações effectuadas e pagas nos terrenos além da Ponte d'Asseca, seguindo pelo N. á então villa, hoje cidade, de Santarem, e tendo sido substituído o antigo traçado pelo actual, marginal ao Tejo, os antigos proprietarios continuaram na posse dos terrenos expropriados, tendo além d'isso embolsado a importancia das expropriações!!

Um dos primeiros trabalhos que occuparam os serviços de construcção e exploração, foi a substituição da via estreita ingleza pelo sistema de via larga espanhola actual, o que originou grande esforço para o pessoal d'exploração, porque, á proporção que se ia assentando a via larga, havia que estabelecer trasbordos de passageiros e mercadorias, obrigando a uma circulação em via larga, do lado de Lisboa, e outra de via estreita do lado d'Asseca, divergindo em cada dia o local dos trasbordos.

Logo que o engenheiro Albaret tomou a seu cargo o serviço de material e tracção, substituiu por carvão de pedra o consumo das locomotivas, até então alimentadas a coke, o que constituia muito maior dispendio. Esta substituição, que não poudo conseguir-se anteriormente, obteve-a o novo engenheiro pela simples modificação nas grelhas. Por aqui se vê o estado primitivo de serviços ferroviarios que existiam até então.

Exigindo a actividade com que se encetavam e prose-

guiam os trabalhos de construcção radicaes modificações do material circulante, continuamente novas construcções de peças para reparações e mais trabalhos das officinas, começou o engenheiro Albaret a elaborar o projecto do edificio em que definitivamente tinham de effectuar-se estes trabalhos, e á installação das machinas-ferramentas já adquiridas e outras novas que foram reclamadas e prontamente importadas.

Do edificio primitivo e posteriormente ampliado e modificado ainda restam vestigios de reminiscencia.

Nos trabalhos de estabelecimento, organização e ao mesmo tempo de não interrompida labutação nos serviços de material e tracção, encontrou o engenheiro Albaret valioso auxiliar em um dos primitivos agentes do originario serviço ferroviario, Carlos Augusto Ethur, cuja memoria ainda hoje é recordada por actualmente envelhecidos antigos operarios que prestam verdadeira homenagem ao que era vulgarmente conhecido pela designação operaria de Mestre Carlos.

Este meritissimo cooperador dos originaes ensaios ferroviarios, mais tarde conhecedor das exigencias da profissão pelas lições que aproveitou de distinctos engenheiros mechanicos ao serviço do caminho de ferro de Leste e Norte, foi aproveitado pelos directores dos caminhos de ferro do Estado, a que prestou valiosos serviços e em plena execução dos quaes falleceu.

Tendo a empresa Salamanca constituido o verdadeiro serviço regular ferroviario em Portugal, não é para estranhar que, sem pretensões a historiadores e apenas expositores de informações insuspeitas e averiguações de verdadeiro interesse a que temos procedido, nos tenhamos demorado e ainda não possamos concluir o que respeita á direcção de D. Eusebio Page, e dos que com tão saudoso chefe collaboraram dedicada e zelosamente, tendo-o, além de chefe, como verdadeiro amigo que nunca deixou de ser nem de querer a Portugal, onde, como segundo elle dizia, ganhou os fóros de nome e reputação.

III

Phase de actividade completamente anormal nos trabalhos publicos foi a que se originou pela febril animação que a todos dominava para tornar em realidade o suspirado elemento civilizador que até então era apenas uma aspiração.

Homens de competencia profissional com experiencia provada e animados do mais acrisolado zelo davam o exemplo de incansavel energia, animando os que eram chamados a coadjuvá-los no bom empenho do cumprimento dos encargos que por sua respectiva situação assumiam e se esforçavam em provar não ser illusoria a confiança que nelles era depositada.

E' de justiça prestar respeitosa homenagem á saudosa memoria de verdadeiros heroes do trabalho, que com o mais dedicado zelo contribuíram para o bom exito da direcção superior sob a qual serviam.

Um dos mais urgentes e afanозos trabalhos, no troço já em exploração, foi o da substituição da via estreita pela nova bitolla da via espanhola.

No serviço d'exploração exercia o cargo d'engenheiro de via e obras um pseudo *engenhoca* que depois de provada incompetencia teve que ser afastado do serviço da empresa para nunca mais poder servir no caminho E. e N.

João Evangelista d'Abreu não tinha um momento livre para poder afastar-se das urgentes exigencias de laboração de projectos e execução de obras que reclamavam todo o seu tempo e atenção.

Uma das principaes normas de trabalho d'este saudoso e verdadeiro typo de engenheiro portuguez era, depois de concedido e estabelecido o projecto de obras, não confiar de ninguem os calculos da sua execução, não deixando de ser elle mesmo quem descia até a operações d'arithmeticas mais elementares e só depois de obter o resultado final, é que *submettia* o seu trabalho a um habil, seu subordinado e amigo, Herculano Machado, que o verificava e dava por concluído para execução.

A substituição de bitolla depois d'esta estabelecida apenas exigia actividade na execução, sendo a maior diffi-

rulidade o não interromper a exploração na circulação dos comboios.

O serviço portanto do engenheiro de via e obras limitava-se a superintender e activar o assentamento dos mesmos carris na via da nova bitolla adoptada.

Movido de theodolito e numerosa quantidade de bandeirallas vermelhas o pseudo engenheiro estabelecia sobre o terreno a direcção que elle julgava dever ser seguida na fixação dos carris especialmente nos locais de cruzamentos de via, agulhas, curvas, etc.

Desde a origem da construção pelos empreiteiros Waring Brothers e Shaw fôra contratado em Inglaterra um habil capataz (*fore-man*) de assentamento da via para vir servir nos trabalhos em Lisboa.

William Waltou tornou-se desde logo querido em Portugal e alojado no Beato Antonio ali casou e se conservou até sua morte, sem nunca desamparar o serviço do caminho de ferro E. e N.

Mestre Guilherme porque assim foi sempre conhecido dentro e fóra do caminho de ferro, tinha por começo do seu trabalho, o derribar por impulso das suas enormes botas d'agua, a série de bandeirallas *engenheiraes* e estabelecer o assentamento dos carris em curvas, cruzamentos de via e agulhas, por estacões cravadas na terra e por direcção estabelecida a olho nu e só baseado na sua muita experiencia.

Mestre Guilherme foi o verdadeiro mestre de assentadores de via que estabeleceram os caminhos de ferro não só de E. e N. como de todos os demais que mais tarde se construíram em Portugal.

Com os incessantes trabalhos de alteração na bitolla da via, procedia o engenheiro Albaret, ao não menos urgente trabalho de adaptação ao novo tipo de via do material circulante: carruagens, vagon e machinas não só para não interromper a circulação dos comboios, no troço em exploração, como para acudir ás exigências do serviço de construção, para o qual foram condemnados a maior parte dos vagon importados com o destino de transporte de mercadorias, para o que não tinham as necessarias condições, bem como a maior parte das locomotivas já gastas de uso quando importadas para Portugal e destinadas pela empresa constructora para acabarem seus dias nos serviços de movimento de terras e transportes de material.

Estando por concluir de modo definitivo aterros e desaterros no troço em exploração entre Lisboa e Asseca, ainda houve que empregar, nesta parte da linha, comboios de serviço o que deixava para o serviço d'exploração apenas o indispensavel material circulante do, nem excessivo, nem perfeito, até então existente.

NOTAS DE VIAGEM

VI

O Bramabiau—Montpellier-le-Vieux—Millau—Viaducto de Garabit—Murat.

Na manhã seguinte tomemos de novo o pequeno trem que nos espera, para seguirmos para o sudoeste, a visitar a pequena ribeira Bonheur que nos dá a ideia de uma hyena pequena e feroz, encerrada na sua jaula, uivando e mostrando os seus maos instinctos aos circumstantes.

E' um Rheno diminuto, um Niagara minuscuro que se estrangula por entre rochedos e por tal fórma se desespera d'encontro a elles, com tal furia, que acabou por os romper para abrir passagem que a montanha lhe impedia.

A antiga cascata de 120 metros, transformou-se assim num tunnel de 700 metros e a differença d'altitude entre a entrada e a saída é de 90 metros.

A agua desce, lá dentro, em cascatas tumultuosas, produzindo um ruido enorme que os vizinhos rochedos repetem como um mugir de touros, do que lhe vem o nome, Bramabiau, que significa esse som, no idioma auvernhez.

As difficuldades da passagem d'este tunnel são, naturalmente, taes que só raros arrojados teem empreendido tal aventura. Não nos gabaremos d'ella nem a aconselharemos aos viajantes de prazer.

Contentemo-nos, pois, em entrar do lado superior até a setima cascata, voltando para traz para visitarmos a bocca de saída até a terceira d'esse lado, chegando a avistar a quarta. D'esta fórma veremos tudo e não arriscaremos os ossos.

Partindo da emocionante visita do bravo ribeiro temos uma excursão forçada pelas montanhas, para encontrar a estação de Millau, porque ha que rodear varios cabeços e tomar o valle da Durbie.

Mas este caminho, embora longo, é bem compensado porque, fazendo uma variante, temos um novo e extraordinario attractivo que não devemos desprezar.

Em vez, pois, de, em Nant, seguir a estrada principal, inflectemos para norte e em pouco mais de hora e meia encontraremos La Roque, onde almoçaremos rasoavelmente no unico hotel existente, o Terminus, preparando-nos para andar uns tres kilometros a pé visitando Montpellier-le-Vieux.

Não se trata de uma cidade, de uma aldeia, sequer, habitada, mas unicamente um ponto de vista para excursionistas curiosos.

E' uma cidade de gigantes de pedra em phantasticos grupos, formando um conjuncto admiravel.

Porticos, cathedraes, columnadas, muralhas, castellos, circos, animaes apocalypticos, tudo semelham, em fórmas extraordinarias aquelles penhascos, alguns de uma altura descommunal, outros ponteagudos como agulhas de altas torres apontando o ceu.

Impressiona o visitante aquelle aspecto hirsuto da montanha fazendo-o pensar na obra que uma enorme successão de seculos ali executou ou que uma convulsão, talvez momentanea, do solo, ali produziu.

Por mais acostumado que se esteja ao extraordinario de longas viagens, a impressão que se traz de Montpellier é que aquelle logar é unico no mundo!

Mais ou menos fatigados do passeio a pé, por caminhos difficeis por entre as rochas, descancemos no trem que em hora e quarto nos põe em Millau, a mais importante cidade do Aveyron, tendo cerca de 18.000 habitantes.

Situada na margem do Tarn, proximo da confluencia da Dourbie, é um centro de commercio e industria muito concorrido e prepara as suas avenidas para se transformar numa cidade moderna.

Algumas curiosidades da idade média, como as galerias da camara, a egreja e varias casas particulares, são distracção para o resto da tarde.

Como hotéis, ha-os muito bons, em Millau, sendo o mais moderno provido de todos os confortos e dos preceitos de hygiene preconizados pela sciencia, o Hotel de Paris, de mr. Chevaydel, na rua da Estação, a tres minutos d'esta.

Aqui termina a excursão ás gargantas do Tarn e seus arredores, celebres não ha duvida pelo delicioso passeio que nos offerecem mas que até ha poucos annos quasi ninguem conhecia e hoje tem uma rasoavel concorrência de visitantes, que augmenta cada anno graças ás numerosas publicações de reclamo, cartazes, folhetos, mappaes, prospectos, gravuras, illustrações etc., feitas pelas companhias dos caminhos de ferro do Midi, P. L. M. e Orleans, syndicatos de iniciativa locais, donos de hotéis, etc.

Quando chegará o nosso paiz a compreender que é assim que se promove a circulação intensa de viajantes, e que para colher os fructos d'essa arvore frondosa e productora que tantos beneficios espalha por toda a parte, ha que a regar continuamente com successiva propaganda, tenaz, insistente, em que se despende dinheiro, a principio sem resultado apparente mas que mais tarde se recupera em proveitos effectivos?

O trajecto da linha do Midi, em sentido ascendente, desde Millau, é interessantissimo, não só pelas numerosas obras d'arte como pelos maravilhosos pontos de vista; ora divisamos extensos panoramas, á esquerda, ora a linha se estrangula entre trincheiras galgando estreitos e pedregosos valles, ora atravessamos successivos tunneis.

A parte desde Marvejols não tem tantas obras d'arte, mas tem uma que vale por todas—o grandioso viaducto de Garabit que atravessa a ribeira e valle de Truyère.

Esta ponte, egual na construção ás nossas Maria Pia e D. Luiz, foi construída, como ellas e como o viaducto de Taures, a que nos referimos nesta viagem.

O comprimento do taboleiro é de 564 metros, sendo de 448 metros a parte de ferro e de 116 a dos dois viaductos de pedra em que ella se appoia. O arco tem 165 metros d'abertura e o carril está a 122 metros de altura sobre o nivel da agua.

O excursionista que quizer visitar esta notavel obra de engenharia franceza (que para nós não tem tão grande interesse como para os de outros paizes, por termos cá dois viaductos eguaes, no Porto) tem que deixar o comboio no apeadeiro anterior e vir ahi ou ir á estação do lado do norte tomar o comboio seguinte, porque durante a travessia quasi nada se vê.

Em breve passamos em Saint Flour, cidade que produz um maravilhoso effeito, empoleirada na sua montanha de 88,5 metros, á esquerda da linha.

Segue-se então a Neussargues, entroncamento da linha da companhia d'Orleans, onde deixamos a rede do Meiodia para percorrermos o bello e pittoresco Cantal, uma das regiões mais encantadoras da França.

O comboio mal nos dá tempo para fazer o trasbordo.

Conseguido elle eis-nos descendo a linha que de Arvant desce para o sudueste até Aurillac, e d'ahi atravessa, quasi em recta, todo o paiz até Bordeus.

Paremos na primeira estação, Murat, uma pequena aldeia, muito antiga, e por isso muito curiosa, sobre a margem do Alagon, e onde se deve parar, um dia pelo menos.

Em face da estação, a dois passos, temos o hotel *des Messageries*, onde o seu proprietario mr. Lévêque, recebe muito amavelmente os seus hospedes, offerecendo-lhes um serviço rasoavel.

E' interessante um passeio na cidade, que sendo toda construída sobre a montanha não tem uma só rua que não seja em forte rampa; mas ha que o fazer a pé, porque não temos tremvias e os trens só, e a custo, circulam pelas estradas que conduzem ás montanhas.

E' para estas que devemos encaminhar-nos tomando ali um trem que nos conduza ao Puy-Mary e d'ahi ao Livran, excursão a mais interessante e pittoresca do Cantal; mas que não pôde fazer-se senão começando-a de manhã, porque demanda 9 horas pelo menos.

Entretanto admiremos, do centro da praça da camara a bella estatua da Virgem, collocada no alto da Montanha de Bonnevie que se ergue a 140 metros sobre a cidade.

Tracção electrica

Lisboa

A Companhia dos Ascensores vae substituir por electricidade o seu actual sistema de tracção, e além d'isso vae tambem construir novas linhas a que tem direito pelo seu contrato com a camara municipal.

Ao que nos consta os trabalhos começarão pela linha da rua e praça da Alegria, á praça do Principe Real, seguindo-se as da rua da Conceição da Gloria, largo das Taipas á rua de D. Pedro V, calçada do Duque e do Carmo, rua do Poço dos Negros, Esperança e Quelhas.

Estados Unidos

Vae ser inaugurado no anno proximo na linha de Camden a Atlantic City, ampla, e com a extensão de 103 kilometros, um novo sistema de tracção electrica differente dos que teem sido até hoje empregados.

Nas carruagens motoras, a corrente continua de 50 volts será alimentada por meio de um terceiro carril; estas carruagens são postas em movimento por dois motores de duzentos cavallos de força e rebocarão tres carruagens, com a velocidade média de 77 kilometros.

A energia, produzida na central de Camden, será distribuída em corrente trifasica de 33.000 volts e 25 periodos, e transformada em sete estações intermédias.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Cintra ao Oceano

Assembleia geral de obrigacionistas

São convidados os srs. obrigacionistas a reunirem-se em assembleia geral no dia 15 de dezembro proximo, pelas duas horas da tarde, na Rua Aurea, 127, 2.º, para os fins marcados nos artigos 1.º e 2.º do convenio de 6 de fevereiro de 1905.

Só poderão tomar parte e votar todos os que, com oito dias de antecedencia, tenham depositado as suas obrigações na casa bancaria do Ex.º Sr. José Henriques Totta, Rua Aurea

Lisboa, 27 de novembro de 1906. — Companhia Cintra ao Oceano, os Administradores, *Eugène Léon Reynaud* — *José Joaquim Nunes de Carvalho*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 30 de novembro de 1906

Já foi approvada pela camara dos deputados a proposta de lei remodelando a contabilidade publica, sendo igualmente approvadas algumas das emendas apresentadas, d'accordo com o governo e a commissão.

Foi a proposito da discussão d'esta proposta de lei que o sr. presidente do conselho fez as conhecidas declarações sobre adeantamentos feitos á Casa Real em diversas epochas e pelos varios gabinetes que se teem alternado no poder, adeantamentos ainda ao presente por liquidar.

A imprensa politica já em diversas epochas se referira á existencia d'esses adeantamentos. Mas a confirmação official do facto, pela voz do chefe do gabinete, causou legitimo alvoroço na opinião publica, e, principalmente nos centros commerciaes e financeiros, o assunto tem sido bastante discutido e apreciado desfavoravelmente.

Oxalá que a nova lei de contabilidade publica possa, de facto, obstar á repetição de factos semelhantes e garantir mais eficazmente a justa e rigorosa applicação dos dinheiros publicos.

O projecto de lei, relativo á cobrança de pequenas dividas, que o sr. presidente do conselho apresentou ha dias na camara dos deputados, em nome do sr. ministro da justiça, é de uma grande importancia e utilidade, sobretudo para o pequeno commercio que de ha muito vinha reclamando essa providencia.

Com effeito, o processo ordinario para promover a cobrança de dividas, segundo a legislação vigente, pelos seus tramites morosos, complicados e sempre dispendiosos só pode ser utilizado quando se trate de sommas de certa importancia.

Para as pequenas dividas não vale, ao presente, a pena intentar processo, visto o custo d'este absorver a melhor parte do valor a reembolsar quando o não excede até.

Segundo o relatorio do ministro, a proposta de lei dispensa ou simplifica tudo quanto se não torne absolutamente indispensavel para assegurar os direitos e obrigações das partes litigantes, accelera a producção das provas, altera o sistema do julgamento das nullidades, excepções e todos os incidentes suspensivos dos termos da causa.

Todas as acções sobre bens mobiliarios ou immobiliarios cujo valor seja superior a 10\$000 réis, mas não exceda 200\$000 réis serão processadas na conformidade da futura lei.

Com a approximação do fim do anno, e por consequente da epoca das liquidações, teem augmentado as vendas de papeis de credito o que tem dado logar a uma certa depreciação nos preços d'alguns dos principaes valores.

No mercado a praso foram as acções da Companhia do Gaz que tiveram maior procura. De resto, o movimento neste mercado foi diminuto.

Os preços das diversas divisas cambiaes teem mantido bastante firmeza, não obstante a concorrência da Junta do Credito Publico, que voltou a adquirir no mercado semanalmente 20.000 libras, para occorrer ao serviço dos juros da divida publica no estrangeiro.

	EM 15 DE NOVEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52	51 7/8	52 1/4	52 1/8
" 90 d/v	52 7/8	—	53 1/16	—
Paris cheque	547	549	545	547
Berlim "	225	226	223 1/2	224 1/2
Amsterdam cheque	380	382	378	380
Madrid cheque	830	840	830	835

A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													-
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	
Lisboa : Inscrições de assent.	43,05	43,40	43,50	43,50	43,27	43,20	43,30	43,25	43,25	43,20	43,25	43,35	42,30	-
» coupon ..	42,85	-	43,10	42,90	42,85	42,80	-	41,90	41,85	41,80	42,92	42,90	42,95	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20.850	-	20.850	20.850	20.850	20.850	21.150	20.850	-	20.900	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60.500	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60.200	60.500	60.000	-
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	61.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	-	60.700	60.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» externo 1.ª série.....	65.400	65.200	65.300	65.500	65.400	65.300	65.200	65.300	65.500	65.300	65.200	65.200	-	-
» 3 0/0 1905.....	-	-	-	-	9.050	9.050	9.050	9.200	-	9.050	9.050	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	-	175.000	-	-	175.000	175.000	175.000	-	-	175.000	-	-	175.000	-
» » Commercial	-	-	-	136.000	136.000	136.000	136.000	-	-	-	136.000	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	94.500	94.500	-	-	94.000	94.000	94.000	-	94.000	-	-	-	94.000	-
» » Lisboa & Açores	-	-	113.100	-	113.000	113.100	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	103.800	-	-	-	104.800	104.000	-	-	105.000	105.000	105.000	105.200	-
» Comp. Phosphoros..	67.100	-	67.100	67.100	-	67.100	67.100	67.100	67.000	66.800	67.100	-	67.000	-
» » Real	-	-	-	-	-	-	82.500	-	-	82.000	-	82.300	82.500	-
» » Nacional	12.500	12.450	12.450	-	12.450	-	-	-	12.400	12.400	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	92.300	-	-	-	-	92.500	92.650	93.000	92.500	93.000	-	92.800	93.000	-
» » 5 0/0	87.300	87.300	-	-	-	88.000	88.000	88.000	88.000	88.100	88.100	88.050	87.900	-
» C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	38.850	-	-	-	-	38.600	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 2.º »	59.500	-	59.500	-	-	-	59.550	-	59.500	-	59.700	-	-	-
» » Nacional 1.ª série.	-	-	-	72.300	-	-	-	-	72.000	72.500	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa..	87.300	87.400	87.400	-	87.500	87.500	87.400	-	-	-	87.400	-	-	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	70,70	70,50	70,90	70,90	70,50	70,75	71,10	70,85	70,75	-	70,95	71,35	-	-
Accções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	446	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	68,50	69	67	-	66	66	-	65	65	65	64	-	-	-
» Madrid-Zaragoza....	432	433	434	430	425	428	425	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	240	248,50	248,50	247	242	250	248	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	379,50	382	-	384,25	382	378,50	379	379	379	372	379	379	-	-
» » 2.º »	325	326	-	325	324	323	323,50	325	325	327	326	326	-	-
» » Beira Alta ...	212	211	-	211	211	210	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	194	198	199	198,75	197	196	195	-	192	190	185	185,25	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....	70,75	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,85	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	93,43	-	-	93,18	-	93,12	93,18	-	-	93,12	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1906		1905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905
			Réis			Réis		Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	5 11 Nov 693	95.600.000	137.950	693	86.956.158	125.477	4.392.860.000	4.252.593.975
	não garantida...	12 18 » »	94.317.000	136.099	»	86.956.158	125.477	4.487.177.000	4.339.550.133
	Nova rede garan-	5 11 Nov 380	13.939.000	36.681	380	12.756.842	33.570	615.755.000	592.302.025
	tida	12 18 » »	14.017.000	36.886	»	12.756.842	33.570	629.772.000	615.058.857
Vendas Novas	5 11 Nov 70	2.022.000	28.885	70	1.495.000	21.357	84.931.000	85.912.000	-
	12 18 » »	2.340.000	33.428	»	1.495.000	21.357	87.271.000	87.407.000	1.019.000
Sul e Sueste.....	1 30 Set. 587	181.560.673	309.302	552	156.994.869	284.410	999.683.281	945.586.292	54.096.989
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	15 21 Out 253	8.881.343	35.104	253	9.825.683	38.836	367.247.951	351.073.924	16.174.027
	22 28 » »	8.558.580	33.828	»	9.675.595	38.243	375.806.531	360.749.519	15.057.012
Nacional—Vizeu e Mi-	3 9 Set. 162	3.628.942	22.400	105	2.836.030	27.009	76.777.570	64.866.571	11.910.999
randella.....	10 16 » »	4.109.379	25.366	»	2.847.370	27.117	80.886.949	67.713.941	13.173.008
Guimarães	21 30 Set. 34	4.761.068	140.031	34	3.047.683	89.637	78.348.137	76.825.832	1.522.305
Porto á P. e Famalicão	1 10 Out. »	2.401.175	70.622	»	2.688.145	79.663	80.749.312	79.513.977	1.235.335
Norte de Espanha. ...	28 3 Nov 3681	2.358.360	640.3681	2.237.978	608	102.044.793	97.547.092	4.497.701	-
	4 10 » »	2.406.448	653	»	2.386.951	648	101.451.242	99.934.044	4.517.198
Madrid — Zaragoza —	29 4 Nov 3650	2.303.327	631.3650	2.248.854	616	90.257.237	85.879.428	4.377.809	-
Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	29 4 Nov 1083	415.875	384.1083	394.987	365	16.923.405	17.886.682	-	963.277
	5 11 » »	418.421	386	»	345.789	319	17.341.826	18.232.472	890.646
Madrid-Caceres e Por-	5 11 Nov 777	167.457	215.777	178.410	229	7.331.526	6.862.274	469.252	-
tugal... ..	12 18 » »	176.757	227	»	182.212	234	7.508.284	7.044.487	463.796
Zafra a Huelva	29 4 Nov 180	76.565	425.180	58.528	325	2.793.107	2.247.810	545.297	-
	5 11 » »	73.605	408	»	51.617	286	2.866.712	2.299.427	567.285
	12 18 » »	70.229	390	»	52.928	294	2.936.942	2.552.356	384.586

A Propaganda e os criticos

De entre o còro de louvores que tem acompanhado a fundação e os trabalhos da Sociedade Propaganda de Portugal desde a sua fundação, não admira que uma rara e leve nota discordante seja dada; o que surpreende é o instrumento que a feriu e o executante que a faz des-toar.

Referimo-nos a um artigo d'A *Cidade e os Campos* do mez corrente e em que o sr. Francisco Grandella vasa o seu descontentamento, embora rendendo elogios, algo ironicos, ao trabalho do fundador da sociedade.

Entende elle que não merece nem os elogios nem as ironias, e todos lhe dizem que entende bem.

Primeiro que tudo explicaremos que attribuímos este artigo ao sr. Grandella porque temos carta do activo negociante em que assume a paternidade.

Portanto, vemos que é o sr. Grandella que está descontente porque a Propaganda, em oito mezes que tem de existencia, não tenha já reformado, todos os hotéis, não só os de Vizeu, Guarda, Covilhã, como o de... Unhaes da Serra!

Pasmoso que se tenha a coragem de escrever isto e muito mais, que quem o faça seja o espirito activo e empreendedor que tem experimentado bem o quanto é difficil levar a cabo uma empresa, embora ella se limite á instalação e exploração d'um só estabelecimento.

Quem exige que a Propaganda tivesse, em oito mezes, reformado todos os hotéis é o mesmo homem que ha quatro annos peja a rua do Carmo com tapumes, só agora conseguindo consiruir o seu edificio, apesar de se tratar de uma só edificação, apesar de não ter que depender da vontade de mais ninguém senão da sua propria e não lhe faltarem capitaes, intelligencia, tenacidade e actividade, que não lhe regateamos.

Teve difficuldades insuperaveis, bem o compreendemos; devia, porém vêr, no seu proprio exemplo, quantas terá a Propaganda em conseguir que todos, ou a maior parte, dos hotéis sejam melhorados, obra que nem o *Touring-Club de France* conseguiu ainda por completo, apesar dos seus cem mil socios, do seu capital de 150 contos e da sua existencia prospera de 16 annos.

Mas não percamos tempo em demonstrações superfluas e louvemo-nos de que seja só o sr. Grandella que não quer ser socio da benemerita agremiação, pondo-lhe em confronto os seus collegas proprietarios de grandes armazens, como os do Chiado, que se inscreveram pessoal e expontaneamente com elevadas quotas, a casa Ramiro Leão de que se inscreveram não só todos os socios como todos os caixeiros, amigos e frequentadores do escritorio, e outros.

E, por final, é bom que se registre que ha engano da parte do sr. Grandella quando diz que se inscreveu e pagou a respectiva quota e mais tarde se demittiu.

O seu nome apenas foi inscrito, mas nunca até hoje, e apesar de repetidas consultas, o sr. Grandella fixou a quota com que desejava concorrer. Não sendo, pois, socio, não teve que dar-se ao trabalho de demittir-se.

Se em oito mezes a Sociedade Propaganda não conseguiu que um industrial e commerciante dos mais importantes e portanto dos que mais interessam com a vinda a Lisboa de muitos forasteiros, respondesse apenas que quota queria pagar, como pôde extranhar-se que ella não tenha reformado até os hotéis do importante centro mundial de... Unhaes da Serra?

Novas locomotoras

Merecem referencia e exame alguns tipos de locomotoras allemãs que foram apresentados na recente exposição de Milão.

Um d'estes tipos é uma machina para comboios de mercadorias, de simples expansão sobreaquecedor Schmidt, e 4 eixos conjugados. Pôde rebocar comboios pesados em rampas fortes e serve em linhas de traçado atormentado.

Os cilindros são exteriores com 600^{mm} de diametro, 660 de passeio; as rodas tem 1.350^{mm} de diametro; a caldeira trabalha á pressão de 12 kg.; a superficie de aquecimento é de 132,25^{m²}; a da grelha 2,25^{m²} pesa em serviço 54.600 kg. e exerce o esforço de tracção de 10.210 kilogrammas.

O comprimento é de 4^m,5 mas ha disposições que permitem uma deslocação lateral de 8^{mm} e o jogo correspondente nas curvas.

E' construida pela fabrica de *Stettiner Maschinen- und-Wagenbau A. C. Vulcan* de Stettin-Bredow.

Uma outra machina tambem destinada a linhas de rampas fortes é a que apresentou a *Berliner Maschinenbau A. G. Vormals L. Schwartzkopf* de Berlim.

E' uma locomotora-tender com 5 eixos conjugados, com simples expansão e sobreaquecedor Schmidt.

Tem as seguintes características:

2 cilindros exteriores, diametro 610^{mm}, passeio 660.

Diametro das rodas 1.350^{mm}, inter-eixos 2.900.

Pressão maxima ou timbre da caldeira 12 kg.

Grelha 2,25^{m²}, superficie d'aquecimento directo 11,53, total 131,64.

Peso em serviço 73 900 kg.

Esforço de tracção 16.000 kg.

Tem 220 tubos ebulidores de ferro com 41/46^{mm} de diametro e 4.100 de comprimento.

Os cilindros offerecem a particularidade de se poderem ligar os dois lados do embolo por meio d'um tubo, garantindo-se assim por esta circulação a regularidade do movimento que se faz sem estremeções.

A lubrificação é feita pelo sistema *Michalk*, com um distribuidor automatico.

Tem freio manual e a vapor. Assenta num caixilho ordinario com clavijas recolhidas.

A *Societè alsacienne de Grafenstaden* apresentou duas locomotoras tipo *De Glem* das linhas da Alsacia-Lorena:

Uma para mercadorias com 5 eixos conjugados e mais um anterior de sustentação, com tender de 4 eixos, de 4 cilindros em combinação.

Os cilindros de alta pressão internos A. P. ligam-se ao 2.º eixo, os de B. P. externos ligam-se ao 3.º

As características são:

Cilindros, diametro 390,600^{mm}; passeio 650.

Rodas motoras 1.330^{mm} de diametro.

Timbre 15 kg.

Comprimento rigido 06.03^{mm}.

Peso em serviço 74.750 kg.

Esforço de tracção 11.500.

A locomotora da mesma companhia para comboios de passageiros é uma machina-tender com 3 eixos conjugados e dois trucs moveis ou armões, um anterior outro posterior, de 4 rodas cada um.

A caldeira é comprida. Tem 4 cilindros em combinação, sendo os de B. P. internos na frente, e os de A. P. externos ligados ao 2.º eixo anterior.

Pesa em serviço 85.800.

E' uma machina potente mas muito pesada.

A machina de 2 cilindros e 4 eixos conjugados das linhas de *Anatolia* realiza um tipo elegante.

Como é comprida e tem de passar em curvas de 200 metros o 2.º e o 5.º eixo são susceptiveis d'um jogo lateral a 45^{mm}.

Pesa em serviço 61.450 kg. e exerce um esforço de tracção de 8.400 kg.

Foi construida pela fabrica *A. Borsig*, de Berlin Tegel.

Publicações recebidas

Trabatto dos adultos na industria.—Do distincto engenheiro Oliveira Simões, recebemos o Relatorio apresentado ao terceiro Congresso da Liga nacional contra a tuberculose.

Para attestar o valor d'aquelle trabalho basta o nome

que o firma. Quaesquer considerações que fizéssemos sobre elle, lisongeiras como tinham de ser, poderiam parecer filhas do desejo de encarecernos o merito do illustre publicista, nosso collega nesta redacção, e não uma homenagem incontestavelmente merecida.

Agradecemos a offerta.

A questão dos vinhos.—Da Associação Commercial do Porto recebemos a representação que dirigiu ao parlamento em 24 de outubro contra as propostas do governo, relativas á restricção da exportação de vinhos pela barra do Douro e de arrolamento e varejo das existencias de vinhos armazenados em Villa Nova de Gaia.

Agradecemos.

Excursões a partir de Lisboa

O novo horario de inverno da Companhia Real facilita o realizar-se em um dia a maior parte das excursões interessantes que ha a fazer em Portugal.

Sem fallar nas excursões aos arrabaldes de Lisboa (Cintra e Cascaes) que se pôdem effectuar a qualquer hora, são dignas de attenção as seguintes:

Thomar

Partidas de Lisboa-Rocio: 8-5 m., todas as classes; 9-45 m., luxo, salão e vagon-restaurante.—Partida de Entroncamento: 11-31 m., todas as classes.—Chegada a Payalvo: 11-52 m., todas as classes.—Partida de Payalvo: 8-31 n., todas as classes.—Partida de Entroncamento: 9-10 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 9-25 n., todas as classes.—Chegadas a Lisboa-Rocio: 10-50 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 12-13 n., todas as classes.

Coimbra

Partidas de Lisboa-Rocio: 8-5 m., todas as classes; 9-45 m., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Coimbra B: 1-10 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 2-57 t., todas as classes.—Partidas de Coimbra B: 4-56 t., todas as classes; 7-17 t., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Lisboa-Rocio: 10-50 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 12-13 n., todas as classes.

Bussaco

Partidas de Lisboa-Rocio: 8-5 m., todas as classes; 9-45 m., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Pampilhosa: 1-24 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 3-29 t., todas as classes.—Partidas de Pampilhosa: 4-26 t., todas as classes; 7-1 t., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Lisboa-Rocio: 10-50 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 12-13 n., todas as classes.

Espinho

Partidas de Lisboa-Rocio: 8-5 m., todas as classes; 9-45 m., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Espinho: 2-42 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 6-1 t., todas as classes.—Partidas de Espinho: 5-37 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 9-53 n., todas as classes.—Chegadas a Lisboa-Rocio: 10-50 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 6-27 m., todas as classes.

Porto

Partidas de Lisboa-Rocio: 8-5 m., todas as classes; 9-45 m., luxo, salão e vagon-restaurante.—Chegadas a Porto-Campanhã: 3-10 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 6-45 t., todas as classes.—Partidas de Porto-Campanhã: 5-10 t., luxo, salão e vagon-restaurante; 9-15 n., todas as classes.—Chegadas a Lisboa-Rocio: 10-50 n., luxo, salão e vagon-restaurante; 6-27 m., todas as classes.

Alcobaça e Batalha

Partida de Lisboa-Rocio: 7-20 m., todas as classes.—Chegada a Vallado: 11-11 m., idem.—Partidas de Leiria: 7-25 t. e 12-9 n., idem.—Chegadas a Lisboa-Rocio: meia-noite e 8-5 m., idem.

Mais uma vez a Companhia Real mostra quanto se interessa pelas commodidades e conveniencias do publico, e quanto zela os interesses dos accionistas, procurando por todos os meios attrair a concorrência e augmentar o trafego das suas linhas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.—Vão entrar em nova phase de actividade os trabalhos d'esta linha. Está já contratada a construção da segunda secção, que se estende por 260 kilometros.

O Estado Livre do Congo já deu o consentimento para a ligação da linha de Benguella ligar na sua fronteira com a linha de Katanga.

Inhambane a Inharrime.—Foi requerida auctorização para construir uma linha ferrea, sistema Decauville, entre estas duas povoações.

O requerente pede a faculdade de converter mais tarde esta linha em linha ordinaria, prolongá-la e ramificá-la, conforme as necessidades do trafego commercial.

Companhia Real.—Por todo este mez devem chegar as novas carruagens destinadas ao serviço do *Sud-Express* diario entre Lisboa e Paris.

Louzá.—Não é hoje ainda, como se tem dito, que se realiza a inauguração d'esta linha nem está ainda determinado o dia em que terá logar.

Bragança.—Deve realizar-se hoje a inauguração do ultimo troço d'esta linha. O sr. ministro das obras publicas far-se-ha representar pelo sr. engenheiro Povoas. A' cerimonia assistirá a Direcção da Companhia. A nossa *Gazeta* far-se-ha representar pelo seu director que para ali partiu no dia 29 do mez passado.

Transporte de fructas no Sul e Sueste.—Foi concedido bonus de 5 % aos expedidores de mais de 50 toneladas annuaes e 10 % de mais de 100 entre o Algarve e Lisboa ou Vendas Novas—transito de fructas, hortaliças, legumes verdes.

Instruccões aos hotéis.—A Administração dos Caminhos de ferro do Estado mandou expedir a expensas suas o Guia pratico dos proprietarios de hotéis organizado pela *Sociedade Propaganda de Portugal*.

Linha do Guadiana.—Foi enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas o projecto do 1.º lanço do troço da linha do Guadiana entre Evora e Reguengos, desde a estação de Evora até além de Degebe. Continua o estudo do segundo lanço que vae até Reguengos.

Passagem de Marateca.—Os srs. conselheiros Adolpho Loureiro e Pires de Sousa Gomes foram examinar a variante da passagem de Marateca, na linha do Sado, que está sendo estudada pelo distincto engenheiro o sr. Santos Viegas.

Acompanharam-os os srs. Silveira, Fernando de Sousa e Viegas. Reconheceu-se que a variante ficaria em boas condições resolvendo por fórma accetavel e sem consideravel despendio o problema do traçado.

Vê-se pelo estudo que se pôde prescindir de uma ponte, suprimir na outra o tramo girante e deixar a obra em boas condições de conservação.

Valle do Vouga.—A camara dos deputados approvou o projecto relativo á substituição da cedencia de impostos pela garantia de juro.

As commissões respectivas da Camara dos pares já deram parecer favoravel ao projecto que em breve entrará em discussão. E' de esperar que não tarde a converter-se em lei ficando assim satisfeitas sem encargo para o Thesouro, as legitimas aspirações de tão importante região.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALLEMANHA

Tem merecido neste paiz especial attenção as catastrophes em linhas ferreas. Para o effeito de preveni-las tanto quanto ser possa, vão fazer-se experiencias na linha de Berlím-Zossen. Serão realizadas todas as fórmas de descarrilamento; os prevenientes de erros de agulha, de ruptura ou imperfeição dos carris, defeito de freios, dos eixos ou das rodas.

Será experimentado um novo apparelho que, segundo affirmam os inventores, torna impossivel qualquer descarrilamento, porque as rodas são authomaticamente levadas para os carris quando d'elles saíam.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração

(Continuação)

Annexo B

Desenvolvimento da conta de Reclamações

Saldo do anno anterior.....	—	5.856:583\$344
Diferença de cambio durante o anno:		
Em coupon	18:565\$870	
Em material e diversos...	4:329\$218	22:895\$088
Juros pagos durante o anno:		
Ao thesouro pelo contrato de 20 d'outubro de 1894	69:506\$298	
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo)...	25:152\$600	
Ao ministerio da fazenda por adeantamentos	169:040\$255	
	263:699\$153	
Juros recebidos de diversos e creditados a esta conta	1:264\$725	262:434\$428
Reducção no rendimento do café	—	25:342\$970
		6.167:255\$830

Annexo C

Desenvolvimento da conta de exploração

Debito		
Material circulante. — Valor do existente a mais no caderno de encargos.....	—	118:010\$425
Movéis e utensilios. — Idem, idem	—	50:957\$104
Machinas e accessorios. — Idem, idem.....	—	37:920\$552
Combustivel. — Existente	—	5:973\$440
Contas a liquidar. — Importancia d'estas.....	—	5:828\$892
Tracção e officina. — Material existente.....	—	15:777\$892
Impressos. — Valor dos existentes.	—	3:430\$494
Armazens geraes. — Material existente...	—	109:236\$016
Via e obras. — Material existente.....	—	5:914\$180
Gastos geraes de exploração. — a saber:		
Direcção e serviços cent. aes. — Vencimento do director, pessoal e despesas.....	38:497\$411	
Movimento. — Vencimento do pessoal e despesas.....	45:659\$013	
Trafego. — Cartazes, horarios, etc.	145\$940	
Via e obras. — Férias, despesas e material empregado na linha.	170:886\$084	
Tracção e officinas. — Material meudo, vencimento do pessoal e despesas.	68:472\$030	
Serviço medico e do hospital. — Vencimento do medico, pessoal e despesas.....	6:863\$325	
Combustivel. — Carvão.....	27:733\$252	
Armazens geraes. — Vencimento do pessoal e despesas	7:513\$935	
Lubrificação e iluminação. — Oleos, azeite, petroleo, sebo, etc.	6:284\$205	
Passagens. — Do pessoal para Loanda	4:015\$205	376:070\$400
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)	—	300:513\$870
		1.029:633\$265

Credito		
Rendimento da linha.....	—	300:513\$870
Diferenças nas tarifas do café.	—	100:284\$374
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes de exploração)	—	376:070\$400
Saldo.....	—	252:764\$621
		1.029:633\$265

Exploração

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890	17:000\$000	1898-1899.....	216:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000	1899-1900.....	306:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000	1900-1901.....	288:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000	1901-1902.....	308:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000	1902-1903.....	299:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000	1903-1904.....	336:000\$999
1895-1896.....	201:000\$000	1904-1905.....	318:000\$000
1896-1897	207:000\$000	1905-1906.....	300:00\$0000
1897-1898.....	177:000\$000		

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos dezeseis ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891	254\$270	1898-1899.....	674\$236
1891-1892.....	332\$836	1899-1900.....	846\$003
1892-1893	432\$009	1900-1901.....	793\$827
1893-1894.....	476\$678	1901-1902	846\$685
1894-1895	577\$972	1902-1903.....	820\$159
1895-1896.....	670\$021	1903-1904	923\$159
1896-1897. ...	691\$033	1904-1905.....	875\$419
1897-1898. ...	591\$320	1905-1906.....	825\$587

e que neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 5,69.

O augmento de tarifas rendeu, durante o anno economico 89:000\$000 réis.

A applicação d'este augmento produziu em média 42,72 % quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença de 18:000\$000 réis para menos.

A diminuição proveniente da redução da tarifa do café foi de 25:000\$000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima, vê-se que o rendimento geral da linha seria de 325:000\$000 réis, ou 895\$211 réis por kilometro, se não se fizesse essa redução.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

	2.º semestre de 1905		1.º semestre de 1906
1.ª classe	65 ou 2,30 %	54 ou 1,77 %	
2.ª "	112 " 3,95 %	132 " 5,00 %	
3.ª "	2.650 " 93,75 %	2.839 " 93,23 %	

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior na 1.ª e 3.ª classes, notando-se um augmento na 2.ª classe, havendo porém, na totalidade uma diminuição de 0,74 % na quantidade e de 9,13 % no rendimento.

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Festas a Nossa Senhora da Conceição no dia 8 de dezembro de 1906

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das estações de Faro a Villa Real para a Conceição, com um comboio especial no dia 8, partindo de Faro á 1,26 da tarde e da Conceição ás 11,30 da noite.

Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios de 7 e 8 de dezembro e especiaes do dia 8 e á volta até o dia 9 inclusive do mesmo mez.

Os passageiros que entrarem nas paragens de S. Francisco, Garganta, Meia Legua, Pedras d'El-Rei, Varanda e Porta Nova comprarão bilhete de tramway (Tarifa especial E—Grande velocidade).

Lisboa, 20 de novembro de 1906.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de ferro para fundição

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 75.000 kilogrammas de ferro granito, proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 35\$000 réis e apresentar uma amostra do ferro a fornecer, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze da manhã ás tres da tarde.

Porto, 21 de novembro de 1906.

Fornecimento de ferro granito

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 75.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 35\$000 réis, e a apresentar uma amostra de ferro a fornecer ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5% da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze da manhã ás 3 da tarde. — Porto, 21 de novembro de 1906.

Fornecimento de artigos de drogaria

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 40\$000 réis e quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 26 de novembro de 1906.

Caminhos de ferro da Livração a Cavez—Lanço da Livração a Amarante. — Conclusão da empreitada A. — Construção de terraplenagens, serventias e obras de arte desde o perfil 0 até o perfil 38 do kilometro V Extensão 4.760 metros.

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de dezembro 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 uma empreitada de construção de terraplenagens, serventias e obras de arte no caminho de ferro da Livração a Cavez, lanço da Livração a Amarante.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 353\$000 réis e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso na thesouraria de qualquer das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O deposito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde houver sido feito o primeiro.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, a sua proposta, acompanhada do recibo do deposito provisorio e o documento exigido na alinea b) da condição 2.ª 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 de arrematação, 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, na repartição do serviço de construção d'esta Direcção, na Rua Pinto Bessa n.º 60, em Campanhã, e em Lisboa na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste. — Porto, 16 de novembro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 90.000 kilos de petroleo

No dia 3 de dezembro, pela uma hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 90.000 kilos de petroleo.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as doze horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 3 de novembro de 1906.

Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão meudo

No dia 3 de dezembro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 65.000 toneladas de carvão meudo «Cardiff», e 25.000 toneladas «Newcastle».

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 7 de novembro de 1906.

Concurso

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Amanuenses

Até 10 de dezembro de 1906, está aberto concurso para a admissão de amanuenses para os serviços centraes d'esta Companhia.

As condições de admissão estão patentes na Secretaria da Direcção Geral (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 da manhã ás 4 da tarde.

Os requerimentos escritos em papel commum e pelo proprio punho do concorrente, deverão ser dirigidos ao Director Geral da Companhia, e entregues até as 3 horas da tarde, do dia 10 de dezembro proximo futuro, na Secretaria da Direcção Geral (estação de Santa Apolonia) e nelles será indicada a morada do requerente.

Os candidatos serão submettidos á inspecção da junta medica da Companhia, depois de que será fixado o dia para o exame de admissão. — Lisboa, 25 de novembro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe 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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Comp.^a

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.

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco.**— Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

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 antar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHU **Hotel Particular.**— Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

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

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

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

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

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

LISBOA **High-life Pension**— Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

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 **Royal Hotel** o mais proximo da estação.—Serviço luxuoso, de primeira ordem—Electricidade—Banhos—Grandes salões—Mesa redonda das 5 ás 8—Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido.

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.^a 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. Proprietario. — Petracchi Felice.

PARIS **Ad. Seghers.**— Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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. Ls à resorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

PORTO **Hotel Real.**— Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr, Serafim Pereira.

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

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar...

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 800 REIS.

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

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 millimetros	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 e 5 1/2 "	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 e 6 1/2 "	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 e 7 1/2 "	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8 a 9 "	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2 e 10 "	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta edacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Dezembro de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-20 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-40 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-21 t.
5-4 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e t.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-24 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-53 m.	10-50 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-30 n.	1-5 n.	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-10 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-56 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-15 t.	1-22 t.	11-26 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-30 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-36 t.
4-47 t.	5-37 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-10 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
6-15 t.	7-22 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	10-6 m.	10-36 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-51 m.	7-53 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.
11-24 m.	12-1 t.	11-4 m.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-37 t.	5-36 t.	4-40 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.
9-54 m.	10-55 m.	10-30 m.
10-5 m.	11-29 m.	11-31 m.
11-30 m.	12-11 t.	12-30 t.
1-29 t.	2-43 t.	1-35 t.
3-11 t.	3-55 t.	3-30 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.
5-10 t.	6-24 t.	5-45 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.
—	—	11-5 n.

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.
10-30 n.	11-28 n.	9-27 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	5-39 t.	5-27 m.
6-45 t.	7-26 t.	7-53 t.
12-30 n.	1-53 n.	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-50 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.

Entroncamento Lisboa-R. 10-0 m. 12-57 t.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.
9-45 m.	3-21 t.	8-49 m.
2-0 t.	12-22 n.	12-43 t.
5-30 t.	11-46 n.	5-0 t.
9-30 n.	7-47 m.	8-59 n.

Figueira	Porto	Figueira
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	1-43 t.	9-50 m.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-55 t.	7-37 t.	3-38 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-48 m.	6-0 m.	3-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-55 t.	4-55 t.	1-31 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.
—	—	12-0 n.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-30 m.	9-43 m.	6-10 m.
6-5 t.	7-41 t.	11-10 m.
—	—	10-15 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	7-29 t.	6-5 t.
7-35 t.	6-52 m.	8-15 m.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-30 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-58 t.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.	6-47 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
10-30 m.	10-30 n.	6-15 m.
7-35 t.	10-35 m.	2-55 t.

Lisboa-Rocio	Caldas Rainha	Alfarelos
Partida	Chegada	Partida
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-20 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	6-21 m.	5-30 t.
—	—	7-44 t.

Amieira	Figueira	Amieira
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-24 m.	2-15 n.
4-40 t.	2-1 t.	5-5 m.
4-36 t.	5-17 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
—	—	5-30 t.

BEIRA ALTA			
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
1-5 m.	9-25 m.	5-15 m.	7-10 m.
4-5 t.	3-35 t.	10-57 m.	12-39 t.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.	6-0 t.
Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa	
9-20 n.	12-45 n.	6-15 m.	9-20 m.
Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa	
5-10 m.	4-45 t.	9-25 m.	3-40 t.
9-50 m.	4-0 t.	4-50 t.	6-45 t.
m 4-35 t.	7-2 t.	4-15 t.	11-50 a.

SUL E SUESTE		
Lisboa	Barreiro	Lisboa
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-35 m.
9-45 m.	9-50 m.	9-50 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-35 m.
1-5 t.	2-30 t.	1-0 t.
3-25 t.	4-0 t.	3-35 t.
4-50 t.	5-25 t.	5-26 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-46 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.
6-50 t.	7-17 t.	7-37 t.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-21 t.	5-38 m.
4-50 t.	11-53 n.	11-38 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	11-49 n.	5-0 m.
8-0 m.	—	4-46 t.
4-50 t.	5-51 m.	—

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-50 m.	9-26 m.	7-45 m.
8-0 m.	—	6-40 t.
4-50 t.	3-35 m.	—

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.
6-20 m.	12-45 t.	1-10 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-32 m.	9-0 m.	9-28 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-3 t.

q	5-40 t.	6-59 t.	n	4-3 t.	q	5-22 t.
	9-25 n.	10-52 n.		7-26 t.		8-55 n.
Porto		Braga	Porto			
4-45 m.		7-26 m.	6-2 m.		8-31 m.	
8-3 m.		10-34 m.	8-1 m.		9-47 m.	
9-33 m.		12-9 t.	11-0 m.		12-45 t.	
12-10 t.		1-56 t.	11-0 m.		1-31 t.	
4-10 t.		6-6 t.	4-47 t.		7-10 t.	
5-40 t.		8-51 t.	7-27 t.		10-27 t.	

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-1 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-9 t.	12-50 t.

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-5 m.	12-57 t.	2-52 m.
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.

Vianna	Valença	Vianna
Partida	Chegada	Partida
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-46 t.	8-15 n.	4-4 t.

Porto	Penafiel	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-14 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-10 t.

Porto	Marco	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-33 m.	12-4 t.	1-8 t.
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-42 n.	4-5 t.

Porto	Tua	Porto
Partida	Chegada	Partida
3-22 t.	7-53 t.	5-24 m.
7-47 m.	3-14 t.	8-3 m.
12-0 t.	4-55 t.	11-20 m.

Regoa	Villa Real	Regoa
Partida	Chegada	Partida
6-55 m.	8-43 m.	6-45 t.
2-34 t.	9-11 n.	4-5 m.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa
5-58 m.	11-0 m.	4-30 t.

5-58 m.	11- 0 m.	4-30 t.	8-58 n.
VIZEU			
Santa Comba	Vizeu	Santa Comba	

8-30 m.	5-5 m.	11-45 m.	1-51 t.
11-15 m.	1-30 t.	7-40 t.	2-53 n.
11-5 n.	1-19 n.	—	—

BRAGANCA

Foz-Tua	Bragança	Foz-Tua
8-10 m.	4-23 t.	6-40 m. 12-26 t.
4-50 t.	8- 0 n.	10-13 m. 5- 3 t.

GUIMARAES			
Trofa	Guimarães		Trofa
7-30 m.	9- 6 m.	5-55 m.	7- 0 m.
9-20 m.	10-56 m.	c 7-20 m.	8-43 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

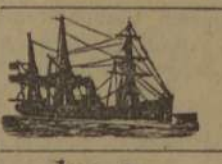
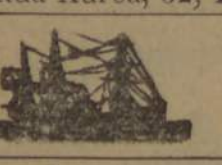
Em 3 de Dezembro sairá o paquete **Aragon** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Pernambuco. Sairá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez Benguella. Sairá a 7 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1. ^o
	Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez Rhaetia. Sairá a 13 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Palamós, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez saint Jacques. Sairá a 5 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , R. dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bolonha e Hamburgo, vapor allemão Borussia. Sairá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Rio Pardo. Sairá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão Cap Ortegall. Sairá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Anselm. Sairá a 7 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Trav. da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Bordeos e Leith, vapor inglez Farralline. Sairá a 4 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pará, Maranhão, Ceará e Parnahiba (via Madeira), vapor allemão La Plata. Sairá a 13 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bordeos, vapor francez Atlantique. Espera-se a 12 de dezembro, Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Obidense. Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Buenos Aires, vap. allem. Cap Blanco. Sairá a 2 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Cordoba. Sairá a 5 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez Danube. Espera-se a 5 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El Rei, 31, 1. ^o		Rio de Janeiro e Santos, vapor francez Mallou. Sairá a 2 de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1. ^o
	Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez Oriana. Sairá a 11 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão Santos. Sairá a 5 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez Amazona. Espera-se a 10 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. ^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. portuguez Funchal. Sairá a 5 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Hamburgo, vap. allemão Sicilia. Sairá a 12 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez Aragon. Sairá a 3 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , R. de El-Rei, 31, 1. ^o
	Havre e Hamburgo (via Leixões), vap. allemão Rio Negro. Sairá a 3 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez Esmeralda. Espera-se a 3 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o
	Iquitos, vapor inglez Ucayali. Sairá a 17 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o		S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Oravia. Sairá a 12 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Liverpool e Nova York, vapor espanhol C. Lopez y Lopez. Sairá de 7 a 8 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Teneriffe e Las Palmas, vapor inglez Aventuro. Sairá a 2 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

ELEMENTOS ESTATISTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1905



LISBOA

IMPrensa NACIONAL

1906

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 1905

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 e Douro	6
N.º 4 — Caminho de ferro do Porto á Póvoa e Famalicão (via reduzida).....	8
N.º 5 — Ramal de Caceres.. ..	10
N.º 6 — Caminho de ferro da Beira Alta	12
N.º 7 — Caminho de ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida)	14
N.º 8 — Ramal de Coimbra	16
N.º 9 — Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.....	18
N.º 10 — Caminho de ferro de Torres á Figueira da Foz e Alfarellos	20
N.º 11 — Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida)	22
N.º 12 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.....	24
N.º 13 — Ramal de Cascaes	26
N.º 14 — Linha urbana de Lisboa.....	28
N.º 15 — Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida)	30
N.º 16 — Caminho de ferro da Beira Baixa	32
N.º 17 — Caminho de ferro de Vendas Novas a Setil	34
N.º 18 — Caminho de ferro de Mirandella a Bragança	36
N.º 19 — Resumo estatístico de todas as linhas no anno de 1905	38
N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.....	40
N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias	42
N.º 22 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias	44
N.º 23 — Resumo de todas as linhas ferreas.....	46

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-§-	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-§-	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-§-	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	-§-	863:590\$553	172:617\$658
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	-§-	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166\$013	-§-	941:426\$111	172:379\$361
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574\$928	-§-	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270\$731	-§-	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230\$588	-§-	901:486\$477	160:235\$160
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1.143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1.057:285\$498	198:717\$584
1887...	506	108:974	238:794	869:056	1.216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:243\$070	1.066:354\$094	212:576\$921
1888...	506	140:570	284:950	1.056:607	1.482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1.123:813\$957	219:250\$526
1889...	506	146:863	316:707	1.165:001	1.628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1.175:368\$848	213:462\$370
1890...	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465\$750	18:371\$840	1.158:439\$576	219:349\$857
1891...	506	125:534	307:891	1.148:522	1.581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1.201:726\$443	219:616\$090
1892...	506	115:084	275:755	1.100:533	1.491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1.111:083\$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\$860	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
1904...	506	194:616	546:585	2.302:429	3.043:630	49:353	1.434:278	93:650\$236	53:606\$520	1.590:085\$306	311:184\$429
1905...	506	199:683	560:626	2.361:716	3.122:025	52:301	1.476:234	95:550\$605	55:789\$910	1.614:868\$228	321:919\$967
Somma	14:671	3.485:226	9.067:862	34.708:043	47.261:131	782:255	18.907:997	1.929:419\$786	676:442\$290	32.884:711\$562	6.109:879\$032

Observações. — Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão Leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275^k,6; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do Norte, o á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do Norte, na extensão de 225^k,936. Em 5 de novembro de 1877 3^k,632, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505^k,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento portaria de 21 de abril de 1888 e sendo entregue á exploração por troços successivos, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, em 29 Nova de Gaia em 15 de maio de 1902 e entre Espinho e Granja em 1 de setembro de 1902.

(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 pro

Repartição de Caminhos de Ferro, em 20 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

DO NORTE E LESTE

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 receita do 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\$359	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	864:232\$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	0,35
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	0,33
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	0,36
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
1.933:595\$016	3.834:864\$751	6:031\$965	3.840:896\$716	1.243:670\$119	2.591:194\$632	7:578\$784	5:120\$938	2:457\$846	0,32
1.933:462\$771	3.870:250\$966	2:242\$583	3.872:493\$549	1.260:047\$866	2.610:203\$100	7:648\$717	5:158\$504	2:490\$213	0,33
37.315:989\$971	76.310:580\$565	736:464\$080	77.047:044\$645	25.341:279\$508	50.969:301\$057				

aproximada de 36 kilometros, inaugurado no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de 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 e entre Espinho e Villa Nova de Gaia está assente a segunda via, tendo sido o seu estabelecimento naquella primeira extensão autorizado por de agosto de 1893. Entre Espinho e Villa Nova de Gaia, a segunda via foi aberta á circulação em dois troços, sendo: entre Granja e Villa

porção do seu rendimento annual.

de Brito Taborda.

N.º
CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de ki- lometros ex- plorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rendimen	
						Numero de toneladas					
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequen velocidade	De transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	—\$—	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	295:205	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
1904...	527	49:473	132:645	516:369	698:487	18:598	374:408	49:837\$160	28:388\$250	402:912\$811	118:139\$243
1905...	556	52:810	163:274	672:784	888:868	21:035	365:178	50:260\$794	28:629\$566	421:234\$273	129:997\$316
Somma	12:133	815:007	2:189:336	7:556:519	10:460:862	264:143	5:615:071	875:052\$493	313:733\$536	7:067:037\$518	1:773:888\$667

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas — Kilometros	Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
Linha do Sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas.....	1 -2-1861	56	199,99	
De Vendas Novas a Casa Branca	14- 9-1863	34		
De Casa Branca a Beja.....	15- 2-1864	64		
De Beja a Casevel.....	20-12-1870	47		
Da actual á antiga estação do Barreiro.....	20-12-1884	0,60	0,60	
De Casevel ás Amoreiras.....	3 -6-1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras a Faro.....	1 -7-1889	113,83	113,83	
De Faro a Olhão	1 -5-1904	9,90	9,90	
De Olhão á Fuzeta.....	1 -9-1904	9,50	9,50	
De Fuzeta a Tavira.....	10- 3-1905	11,76	11,76	
Do Barreiro a Tavira.....	—	—	371,52	372
Ramal de Setubal				
Do Pinhal Novo a Setubal.....	1- 2-1861	12,81	12,81	13
Somma e segue.....	—	—	384,33	385

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes á via fluvial, constante 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	1885.....	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462
1878.....	23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912	1886.....	29:992\$530	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
1879.....	23:561\$270	3:151\$180	6:046\$660	32:762\$110	1887.....	27:715\$010	4:900\$825	9:334\$625	41:950\$465
1880.....	22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370	1888.....	26:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
1881.....	21:640\$780	3:210\$381	6:160\$259	31:011\$420	1889.....	30:330\$140	6:265\$943	11:297\$605	47:893\$688
1882.....	26:381\$880	3:650\$341	7:090\$375	37:122\$596	1890.....	32:489\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967
1883.....	26:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801	1891.....	34:461\$730	6:645\$735	12:532\$635	53:643\$100
1884.....	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$083	1892.....	34:939\$810	6:562\$952	13:404\$170	53:906\$932

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.==

DO SUL E SUESTE

tos (liquidos de impostos e incluindo a via fluvial)

Pequena velocidade (a)	Totais do trafego (a)	Fora do trafego	Totais	Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	1:308\$021	630\$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	0,55
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	264:211\$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	0,56
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	0,54
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	16:030\$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	0,57
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\$411	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
662:422\$766	1:183:474\$820	5:245\$540	1:188:720\$360	788:339\$351	395:135\$469	2:245\$682	749\$782	1:495\$900	0,66
642:303\$390	1:193:534\$979	7:916\$519	1:201:451\$498	824:506\$966	369:028\$013	2:146\$645	663\$719	1:482\$926	0,69
11.290:792\$951	20.131:719\$136	338:236\$086	20.469:955\$222	11.677:155\$282	8.454:563\$854				

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproximadas — Kilometros	Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
<i>Transporte</i>	—	—	384,33	385
<i>Linha de Evora</i>				
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 Estremoz a Villa Viçosa	1- 8-1905	23		
De Casa Branca a Villa Viçosa	—	—	101,18	102
<i>Linha do Sueste</i>				
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
<i>Ramal de Portimão</i>				
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
<i>Total</i>	—	—	570,79	572

Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1893	34:291\$290	6:386\$383	12:680\$975	53:358\$648	1901	47:901\$115	9:160\$870	17:566\$950	74:628\$935
1894	34:502\$650	6:010\$565	12:762\$632	52:275\$847	1902	48:342\$405	9:461\$810	18:842\$250	76:646\$465
1895	35:071\$590	7:405\$675	13:424\$373	55:901\$688	1903	51:370\$640	10:216\$270	20:420\$940	82:007\$850
1896	37:427\$390	6:646\$885	13:404\$915	57:479\$190	1904	49:711\$205	5:430\$640	13:945\$050	69:086\$895
1897	39:794\$650	6:686\$480	14:301\$698	60:782\$228	1905	51:786\$140	5:033\$485	12:744\$750	69:564\$375
1898	43:321\$100	7:824\$925	15:677\$232	66:823\$257					
1899	44:375\$645	8:405\$630	16:306\$785	69:088\$060					
1900	46:399\$920	8:772\$160	16:547\$130	71:719\$610					

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

CAMINHOS DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transit	De sello		
1877...	100	34:181	108:738	376:507	519:426	3:585	44:820	12:499\$093	—\$—	205:854\$608	18:023\$505
1878...	146	40:441	122:572	437:960	600:973	4:438	54:235	15:927\$629	—\$—	250:946\$128	17:304\$588
1879...	216	47:250	138:554	533:481	719:285	7:173	78:041	21:672\$018	—\$—	316:523\$132	32:093\$106
1880...	255	52:452	143:435	587:656	783:543	6:115	100:048	27:173\$924	—\$—	370:768\$767	48:560\$464
1881...	262	52:492	133:507	593:423	779:422	6:436	124:101	28:149\$836	—\$—	369:533\$186	57:662\$868
1882...	263	53:346	132:465	571:604	757:415	6:583	131:363	30:512\$363	—\$—	389:055\$309	52:900\$528
1883...	268	53:691	131:318	563:448	748:457	6:795	136:999	31:309\$025	—\$—	395:175\$626	52:525\$333
1884...	276	59:341	133:323	581:497	774:161	8:254	150:810	32:450\$371	—\$—	396:896\$351	59:799\$771
1885...	276	55:106	124:323	562:927	742:356	7:080	162:130	30:264\$843	—\$—	363:989\$518	51:329\$246
1886...	276	58:259	129:386	588:295	775:940	7:236	174:272	32:936\$854	6:221\$360	384:720\$846	53:961\$780
1887...	314	61:134	140:170	602:396	803:700	9:104	184:292	35:686\$667	6:425\$930	405:701\$810	64:188\$914
1888...	337	63:103	146:320	644:956	854:379	8:584	199:658	38:222\$844	6:227\$980	438:692\$216	66:009\$549
1889...	340	70:533	149:633	665:804	885:970	7:747	228:662	47:472\$903	7:361\$320	468:569\$338	65:303\$387
1890...	340	73:749	153:586	672:954	900:289	9:031	237:944	42:790\$667	10:172\$000	466:983\$200	71:085\$313
1891...	340	68:316	147:029	641:446	856:791	9:273	229:984	39:999\$027	20:999\$790	451:023\$700	69:234\$097
1892...	340	61:242	137:682	633:682	832:606	9:614	256:324	39:770\$368	21:921\$340	426:879\$653	70:218\$497
1893...	340	65:206	147:149	656:955	869:310	8:762	262:491	41:331\$970	20:629\$600	444:449\$696	68:948\$334
1894...	340	67:802	148:971	651:893	868:166	10:278	254:216	41:836\$710	19:176\$080	447:768\$837	78:080\$521
1895...	340	73:066	153:214	676:519	902:799	10:412	280:649	44:400\$421	20:664\$760	468:867\$952	79:009\$348
1896...	340	77:034	168:521	719:884	965:439	12:883	309:226	47:834\$741	24:915\$390	489:521\$619	90:272\$172
1897...	343	95:798	215:179	824:084	1.135:061	19:246	302:079	47:720\$745	26:469\$660	509:629\$821	93:082\$327
1898...	343	96:501	233:249	868:200	1.197:950	16:883	305:900	47:184\$754	27:031\$340	503:313\$014	104:502\$461
1899...	343	84:565	212:316	824:696	1.121:577	22:776	361:445	48:299\$085	28:131\$720	478:282\$226	109:439\$680
1900...	343	101:212	233:190	914:132	1.248:534	24:026	368:486	52:068\$148	37:636\$120	542:710\$766	120:997\$620
1901...	343	103:257	246:356	1.007:918	1.357:531	24:775	385:599	53:984\$058	39:357\$980	541:477\$264	143:125\$708
1902...	343	109:433	265:491	1.130:321	1.505:245	26:139	413:992	57:642\$285	42:420\$548	558:122\$500	158:367\$777
1903...	343	106:853	263:448	1.183:779	1.54:080	28:464	417:074	59:058\$415	43:772\$706	556:432\$785	167:101\$696
1904...	343	111:200	279:717	1.296:714	1.687:631	27:139	435:983	60:134\$751	44:570\$460	594:822\$863	159:984\$008
1905...	343	100:286	310:505	1.341:212	1.752:003	27:751	520:800	64:287\$925	47:648\$688	603:436\$230	167:607\$461
Somma	8:796	2.096:849	5.049:347	21.353:843	28.500:039	376:582	7.111:623	1.172:622\$440	501:754\$772	12.840:148\$961	2.390:730\$059

Observações. — A extensão effectiva da linha do Minho, entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional 191:564 metros conforme detalhadamente se vê dos mappaes seguintes:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Metros	De applicações — Kilometros
Linha do Minho			
Do Porto (Campanhã) a Nine.	21-5-1875	38:965,40	
De Nine a S. Bento	1-1-1877	7:034,60	
De S. Bento a Barcellos	21-10-1877	4:239,30	
De Barcellos a Darque	24-2-1878	26:477,40	
De Darque a Caminha.	1-7-1878	27:879,03	
De Caminha a S. Pedro da Torre	15-1-1879	20:806,27	
De S. Pedro da Torre a Segadães	3-6-1879	3:015,00	
De Segadães a Valença.	6-8-1882	1:242,40	
De Valença á fronteira (a)	25-3-1896	1:690,60	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento)	8-11-1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira.	—	—	
		134:057,29	133
Ramal de Braga			
De Nine a Braga	21-5-1875	14:912,80	15

(a) A extensão entre Valença e a fronteira não é contada nas distancias de applicação, por ser a sua exploração feita, por contrato de 22 de março de 1886, pela Com.
(b) Nesta extensão está comprehendida a de Barca de Alva á fronteira (581 metros), que não é contada nas distancias de applicação, por ser a sua exploração feita

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

DO MINHO E DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Dasp=sa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
49:065\$279	272:943\$392	—\$—	272:943\$392	134:913\$225	138:030\$167	2:729\$434	1:380\$302	1:349\$132	0,49
80:034\$050	348:284\$766	—\$—	348:284\$766	208:206\$005	140:078\$761	2:385\$512	959\$443	1:426\$069	0,59
126:709\$854	475:326\$092	—\$—	475:326\$092	315:807\$820	159:518\$272	2:200\$584	738\$511	1:462\$073	0,66
177:928\$196	597:257\$427	3:187\$000	600:444\$427	323:542\$306	273:715\$121	2:342\$186	1:073\$393	1:268\$793	0,54
203:576\$676	630:772\$730	2:638\$640	633:411\$370	326:788\$563	303:984\$167	2:407\$530	1:160\$245	1:247\$285	0,51
227:652\$565	669:608\$402	1:966\$005	671:574\$407	337:094\$666	332:513\$736	2:546\$040	1:264\$311	1:281\$729	0,50
230:682\$787	678:383\$746	5:512\$285	683:896\$031	331:032\$923	347:350\$823	2:531\$283	1:296\$085	1:235\$197	0,49
243:537\$111	700:233\$233	3:874\$635	704:107\$868	342:537\$031	357:696\$202	2:537\$077	1:296\$001	1:241\$076	0,49
243:276\$514	658:595\$278	3:940\$731	662:536\$009	363:906\$199	294:689\$079	2:386\$215	1:557\$714	1:318\$501	0,55
264:001\$569	702:684\$195	5:903\$035	708:587\$230	367:769\$782	334:914\$413	2:545\$957	1:213\$458	1:332\$499	0,52
280:135\$825	750:026\$549	5:210\$445	755:236\$994	380:958\$621	369:067\$928	2:388\$620	1:175\$376	1:213\$244	0,51
299:742\$055	804:443\$-20	4:934\$925	809:378\$745	420:853\$369	383:590\$451	2:387\$074	1:138\$251	1:248\$823	0,52
371:217\$775	905:090\$500	10:158\$424	915:248\$924	456:846\$868	448:243\$632	2:662\$031	1:318\$364	1:343\$667	0,50
391:925\$280	929:993\$793	8:244\$190	938:237\$983	482:633\$588	447:360\$205	2:735\$276	1:315\$765	1:419\$511	0,52
351:997\$748	872:255\$545	5:968\$090	878:223\$635	465:952\$207	406:303\$338	2:565\$457	1:195\$010	1:370\$448	0,53
380:782\$745	877:880\$895	6:347\$070	884:227\$965	483:112\$121	394:768\$774	2:582\$003	1:161\$085	1:420\$918	0,55
399:309\$130	912:707\$160	5:689\$110	918:396\$270	485:726\$246	426:980\$914	2:684\$433	1:255\$826	1:428\$607	0,53
393:446\$083	919:305\$441	43:153\$026	962:458\$467	488:729\$339	430:576\$102	2:793\$840	1:266\$400	1:437\$439	0,53
430:789\$752	978:667\$052	18:797\$449	997:464\$501	498:593\$197	480:073\$855	2:878\$433	1:411\$982	1:466\$451	0,51
475:278\$629	1.055:072\$420	13:257\$140	1.068:329\$560	495:071\$750	560:000\$670	3:103\$154	1:647\$061	1:456\$093	0,47
447:134\$723	1.049:846\$871	7:031\$566	1.056:878\$437	543:461\$130	506:385\$741	3:060\$778	1:476\$343	1:584\$435	0,52
435:695\$350	1.043:510\$825	7:371\$899	1.050:882\$724	543:151\$605	500:359\$220	3:042\$306	1:458\$773	1:583\$532	0,52
463:836\$846	1.051:558\$752	8:440\$480	1.059:999\$232	593:742\$762	457:815\$990	3:065\$769	1:334\$740	1:731\$028	0,56
502:766\$646	1.166:475\$032	6:847\$359	1.173:322\$391	572:404\$596	594:070\$436	3:400\$802	1:731\$984	1:668\$818	0,49
523:855\$738	1.208:458\$710	10:307\$916	1.218:766\$626	571:138\$659	637:320\$051	3:523\$203	1:858\$076	1:665\$127	0,47
555:535\$028	1.272:025\$305	7:565\$475	1.279:590\$780	587:578\$432	684:446\$873	3:708\$529	1:995\$472	1:713\$057	0,46
560:754\$162	1.284:288\$643	7:345\$429	1.291:634\$072	626:508\$760	657:779\$883	3:744\$282	1:917\$726	1:826\$556	0,49
555:423\$233	1.310:230\$104	7:570\$865	1.317:800\$969	691:573\$407	618:656\$697	3:819\$913	1:803\$664	2:016\$249	0,53
629:676\$787	1.400:720\$478	6:650\$085	1.407:370\$563	657:566\$317	743:154\$161	4:083\$733	2:166\$630	1:917\$103	0,47
10.295:768\$136	25.526:647\$156	217:913\$274	25.744:560\$430	13.097:201\$494	12.429:445\$662				

nal sobre o rio Minho é de 134:057^m,29 e a da linha do Douro, entre a estação de Ermezinde e a fronteira, além de Barca de Alva, é de

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Metros	De aplicações — Kilometres
Linha do Douro			
De Ermezinde a Penafiel	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide.....	20-12-1875	7:323,30	
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	
De Tua, apeadeiro, ao Pocinho	10-1-1887	32:455,00	
Do Pocinho a Côa.....	5-5-1887	9:061,30	
De Côa á fronteira, alem de Barca de Alva (b)	9-12-1887	19:483,70	
		191:564,00	191
Ramal da Alfandega			
Do Porto (Campanhã) a Porto (Alfandega).....	8-11-1888	3:836,80	4

panhã de Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo.
por contrato, de 29 de novembro de 1887, pela Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal.

de Brito Tuborda.

CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á POVOA

(Via re

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877 ..	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700	1:071\$000
1878...	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460	1:076\$280
1879...	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570	1:037\$570
1870 ..	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470	1:271\$620
1881 ..	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	44:292\$390	4:850\$265
1882...	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060	5:683\$060
1883 ..	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736	5:765\$096
1884...	57	22:908	244:553	—	267:461	4:032	15:493	—\$—	—\$—	50:251\$114	7:891\$250
1885...	57	23:664	258:755	—	282:419	2:969	20:632	—\$—	—\$—	48:870\$841	5:937\$640
1886...	57	28:304	261:294	—	289:598	3:175	19:975	—\$—	740\$170	50:878\$473	6:350\$325
1887...	57	31:710	279:400	—	311:110	3:795	19:335	—\$—	774\$180	54:912\$805	7:608\$030
1888...	57	30:843	291:844	—	322:687	3:154	16:318	—\$—	716\$040	56:435\$751	6:059\$440
1889...	57	32:698	296:719	—	329:417	2:548	21:468	—\$—	678\$560	58:951\$559	5:238\$400
1890...	57	36:280	315:006	—	351:286	3:769	18:880	—\$—	887\$810	61:418\$885	6:200\$770
1891...	57	32:342	283:841	—	316:183	3:350	17:825	—\$—	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	2:665	22:530	4:017\$936	1:693\$360	62:685\$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	4:262\$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	3:651	76:152	5:618\$341	4:676\$260	81:556\$308	6:070\$602
1904...	64	66:622	746:757	—	813:379	2:937	73:846	6:252\$169	4:986\$760	92:484\$746	6:931\$096
1905...	64	74:136	829:907	—	904:043	3:312	66:434	6:542\$223	5:252\$860	99:182\$248	7:814\$309
Somma	1:655	1.023:289	11.091:446	—	12.114:735	83:231	816:872	66:414\$354	51:098\$000	1.778:655\$301	170:014\$681

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Pova de Varzim, na extensão aproximada de 28 kilometros estação de Famalicão, terminus da linha, com a extensão aproximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o linha achou-se entre Porto e Famalicão a extensão de 57¹/₄, o que dá a extensão total de ampliação das linhas em exploração de 64 kilome

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por quilometro	Relação entre a des- pesa 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\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,83
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	0,76
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	40:027\$321	29:174\$423	1:371\$960	511\$832	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	80:992\$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	0,69
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	0,76
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	0,63
43:921\$154	131:548\$064	1:266\$490	132:814\$554	85:409\$900	46:138\$164	2:055\$439	720\$909	1:324\$530	0,65
42:785\$090	142:200\$932	837\$080	143:038\$012	90:190\$500	52:010\$432	2:221\$889	812\$663	1:409\$226	0,63
40:360\$424	147:356\$981	723\$320	148:080\$301	94:654\$100	52:702\$881	2:302\$452	823\$482	1:478\$970	0,64
535:924\$623	2.484:594\$605	20:275\$495	2.504:870\$100	1.702:872\$024	781:722\$581				

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 do anno da 1897.

pectiva cobrança.

de Bríto Taborda.

RAMAL DE

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1880...	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928\$877	—\$—	2:817\$648	497\$080
1881...	72	1:858	3:212	5:204	10:274	354	67:004	2:394\$770	—\$—	6:853\$586	1:415\$253
1882 ..	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702\$323	—\$—	16:357\$615	4:347\$770
1883 ..	72	11:267	11:745	15:904	38:916	1:359	86:850	3:152\$444	—\$—	19:014\$996	7:051\$696
1884...	72	8:400	8:150	13:809	30:359	1:701	72:438	2:878\$882	—\$—	16:756\$721	6:590\$334
1885...	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921\$955	—\$—	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\$260	22:141\$415	7:001\$373
1892 ..	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893...	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894...	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477	7:959\$146
1895...	72	4:951	5:769	13:343	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	18:43	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	2:600\$891	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
1904...	72	5:228	6:875	14:041	26:144	1:406	53:054	2:478\$070	887\$150	13:895\$650	5:122\$471
1905...	72	5:211	6:795	14:052	26:058	1:141	48:935	2:336\$928	864\$120	14:767\$151	4:860\$142
Somma	1:840	158:271	166:901	333:957	659:129	33:027	1.262:771	56:271\$447	10:551\$2 0	393.540\$627	140:610\$338

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

CACERES

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
26:224\$735	29:539\$463	127\$911	29:667\$374	25:259\$006	4:280\$457	738\$486	107\$011	631\$475	0,86
54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	877\$338	198\$642	678\$696	0,77
58:229\$203	78:934\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	1:096\$314	67\$988	1:028\$326	0,94
56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:257\$042	67:492\$040	14:850\$946	1:143\$652	206\$263	937\$389	0,82
52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	1:050\$960	117\$469	933\$491	0,89
31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	688\$053	90\$011	778\$064	1,13
29:787\$303	54:270\$023	1:352\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	753\$750	54\$119	699\$631	0,93
38:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$195	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	49:964\$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	1,36
25:912\$178	44:914\$402	250\$783	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	1,21
32:258\$438	48:532\$395	207\$857	48:740\$252	60:793\$070	12:260\$675	674\$061	170\$287	844\$348	1,25
32:545\$798	50:670\$656	170\$937	50:841\$593	60:501\$449	9:830\$793	703\$759	136\$538	840\$297	1,19
32:658\$747	50:456\$037	—\$—	50:456\$037	54:984\$950	4:528\$913	700\$778	62\$901	763\$679	1,09
38:412\$036	55:210\$463	—\$—	55:210\$463	56:662\$178	1:451\$715	766\$811	20\$163	786\$974	1,03
39:533\$526	58:551\$647	—\$—	58:551\$647	53:668\$723	4:882\$924	813\$217	67\$818	745\$398	0,91
34:874\$016	54:501\$309	—\$—	54:501\$309	57:784\$907	3:283\$598	956\$962	45\$606	802\$568	1,06
846:969\$456	1.381:120\$421	15:731\$590	1.396:852\$011	1.500:332\$246	119:211\$825				

de Espanha alem de Marvão, na extensão de 71^h,640, em 6 de junho de 1880.

rendimento do trafego annual.

de Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO

Annos	Numero de kilometros explorados	Impostos				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
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804\$991	—\$—	55:918\$896	7:961\$063
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	—\$—	97:894\$171	15:525\$248
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	—\$—	98:356\$645	19:593\$507
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	—\$—	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\$969
1888...	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889...	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890...	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:492\$531
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	12:118\$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
1904...	253	26:462	53:335	235:619	315:416	6:875	135:993	17:627\$957	7:688\$130	160:859\$158	45:594\$298
1905...	253	25:183	55:579	226:014	306:776	7:205	141:780	17:761\$382	7:580\$420	165:881\$145	49:764\$042
Somma	5:946	422:598	931:098	3.934:549	5.288:245	93:443	2 314:378	323:756\$138	85:292\$140	2.846:717\$939	676:322\$144

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.— O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno*

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a des- pe-a e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
38:740\$601	102:020\$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	0,81
122:257\$907	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	949\$438	367\$927	581\$511	0,61
155:899\$493	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	1:061\$363	408\$377	652\$986	0,61
174:122\$574	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	1:217\$690	556\$899	660\$791	0,54
164:191\$533	307:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	1:216\$635	563\$082	653\$553	0,54
170:445\$524	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	1:258\$023	629\$267	628\$756	0,50
226:641\$985	373:492\$296	14:261\$105	387:753\$401	172:725\$784	200:766\$512	1:476\$254	793\$544	682\$710	0,46
199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	1:397\$329	714\$686	682\$643	0,49
154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	1:158\$547	507\$875	650\$672	0,56
162:302\$930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	1:111\$342	475\$711	635\$631	0,57
169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	1:135\$830	512\$230	623\$600	0,55
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	0,57
159:308\$941	291:026\$931	11:588\$753	302:615\$684	161:426\$221	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	0,54
177:206\$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
183:486\$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
202:721\$333	409:174\$789	13:574\$279	422:749\$068	220:012\$214	189:162\$575	1:617\$291	747\$678	869\$613	0,53
196:780\$344	412:425\$531	13:733\$359	426:158\$890	211:896\$868	200:528\$663	1:630\$140	792\$603	837\$537	0,51
3.941:347\$646	7.464:387\$729	253:818\$385	7.718:206\$114	4.141:011\$107	3.323:376\$622				

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

Bento de Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

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
1884 ..	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—	—	29:925\$585	3:159\$155
1885...	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—	—	29:805\$085	3:978\$338
1886...	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—	405\$320	32:810\$730	3:456\$980
1887...	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888...	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889...	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—	474\$140	38:036\$120	4:447\$069
1890...	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—	773\$870	39:062\$435	4:909\$910
1891...	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$653
1892...	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—	961\$860	38:601\$480	4:612\$460
1893...	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897\$575	988\$260	37:272\$077	3:960\$095
1894...	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:335\$792	4:400\$983
1895...	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$637
1896...	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
1897...	34	37:371	169:955	—	207:326	2:170	36:834	3:464\$750	1:738\$780	42:387\$328	5:559\$525
1898...	34	36:311	172:446	—	208:757	2:494	39:716	3:540\$369	1:745\$360	41:786\$450	6:579\$023
1899...	34	37:114	190:762	—	227:876	2:971	43:115	3:758\$701	2:006\$010	43:870\$953	7:647\$404
1900...	34	38:558	210:291	—	248:849	3:242	42:909	4:091\$061	2:876\$600	49:197\$676	8:650\$903
1901...	34	38:389	208:633	—	247:022	3:663	41:367	3:977\$621	2:975\$390	48:413\$839	9:028\$381
1902...	34	40:029	210:094	—	250:123	3:623	50:371	4:015\$911	2:956\$960	47:859\$337	8:953\$938
1903...	34	40:799	210:193	—	250:992	3:797	43:314	4:053\$084	2:946\$020	48:471\$505	9:357\$448
1904...	34	43:709	222:620	—	266:329	3:708	41:917	4:154\$599	2:977\$370	50:230\$138	9:499\$044
1905 ..	34	43:102	223:455	—	266:557	3:675	45:470	4:171\$489	2:995\$960	50:627\$726	9:289\$023
Somma	745	783:271	3.531:249	—	4.314:520	46:517	672:740	47:379\$569	32:859\$590	898:108\$475	131:216\$967

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

(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 começou a

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

7

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego	Totais						
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
8:383\$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\$040	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	0,53
14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	1:665\$387	835\$331	830\$056	0,50
14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	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	0,34
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	0,33
30:721\$301	90:450\$483	490\$170	90:940\$653	27:998\$842	62:451\$641	2:660\$308	1:836\$812	823\$495	0,31
31:504\$871	91:421\$620	566\$630	91:988\$250	28:308\$964	63:112\$656	2:688\$871	1:856\$254	832\$617	0,31
481:254\$286	1.510:579\$728	13:722\$500	1.524:302\$228	606:919\$564	903:660\$164				

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

respectiva cobrança.

Brito Taborda.

RAMAL DE

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 elle	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\$370	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	1:426\$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
1904...	2	20:972	74:878	231:843	327:693	4:224	40:488	483\$185	4:284\$240	7:484\$677	1:178\$040
1905...	2	19:960	71:349	220:913	312:222	4:494	43:095	421\$902	4:351\$840	6:452\$069	1:461\$075
Resumo	41	337:601	998:975	2.662:144	3 998:720	66:493	599:257	6:145\$155	52:736\$920	90:084\$074	33:745\$102

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906 — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimiento kilométrico total (trafego)	Rendimiento kilométrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita 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	0,78
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	0,72
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\$323	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	0,59
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\$198	17:206\$363	-	17:206\$363	11:414\$053	5:792\$310	8:603\$181	2:896\$155	5:707\$026	0,66
10:496\$325	19:159\$042	-	19:159\$042	11:245\$062	7:913\$980	9:579\$521	3:956\$990	5:622\$531	0,58
9:835\$792	17:748\$936	-	17:748\$936	11:578\$787	6:170\$149	8:874\$468	3:085\$074	5:789\$393	0,65
146:888\$406	270:717\$582	1:903\$384	272:620\$966	179:881\$090	90:836\$492				

rendimento do trafego annual.

de Brito Taborda.

CAMINHOS DE FERRO DE LISBOA

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
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	3:146\$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	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:203\$406	14:482\$938
1892...	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$486
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:441\$514
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353	14:835\$503
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072\$859	1:879\$520	141:430\$436	13:689\$106
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568\$639	2:445\$300	154:006\$709	15:039\$809
1897...	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967\$718	2:882\$940	165:194\$875	14:874\$796
1898...	74	62:022	224:920	697:660	984:602	3:949	154:034	14:048\$806	2:965\$130	164:999\$180	13:151\$830
1899...	74	63:319	245:493	718:457	1.027:269	3:986	202:180	15:573\$711	3:645\$650	184:738\$960	12:231\$559
1900...	74	68:223	264:506	774:103	1.106:832	4:084	232:404	16:934\$837	5:977\$890	192:010\$656	12:760\$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	6:384\$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
1904...	74	83:660	324:369	961:195	1.369:224	5:243	380:039	19:236\$767	7:317\$940	208:314\$150	15:520\$852
1905...	74	75:688	293:462	869:607	1.238:757	5:862	344:281	19:858\$167	7:777\$180	223:334\$369	17:747\$090
Somma	1:398	1 405:305	4 258:024	10.445:803	16.109:132	69:644	4.505:816	267:201\$592	63:729\$900	3.239:305\$326	252:904\$327

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 «reccita 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 agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometros	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\$064	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	0,54
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
209:726\$992	433:561\$994	1:194\$930	434:756\$924	216:256\$444	217:305\$550	5:858\$945	2:936\$561	2:922\$384	0,49
197:889\$660	438:971\$119	2:769\$867	441:740\$986	218:607\$618	220:363\$501	5:931\$312	2:977\$885	2:954\$157	0,50
2.490:556\$669	5.982:766\$322	44:588\$684	6.027:355\$006	3.145:528\$300	2.837:238\$022				

28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74^h,342, até os limites da concessão do trafego annual.

mento do trafego annual.

Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numeros 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
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	134:450\$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
1904...	168	29:269	95:113	473:816	598:198	7:600	157:869	19:210\$168	8:431\$160	152:834\$414	26:892\$665
1905...	168	29:707	96:547	481:000	607:254	9:342	205:365	18:503\$022	8:721\$440	159:934\$427	30:345\$015
Somma	3:017	425:784	1.216:155	5.493:906	7.135:845	106:851	2 532:974	226:646\$557	86:883\$420	2.267:588\$647	343:334\$394

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^h,6048.

(a) Nestas verbas são incluídas as que da vèrba geral «receita 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 Vedras a Leiria.....
 Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até a Figueira da Foz e a Alfarellos.....
 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.....
 Em 1904 — Idem.....
 Em 1905 — 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 agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

Á FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
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	— 5\$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
120:230\$657	265:836\$191	98:310\$822	364:147\$013	216:754\$766	49:081\$425	1:582\$358	292\$151	1:290\$206	0,82
141:719\$869	300:599\$394	90:569\$652	391:169\$046	220:195\$590	80:403\$804	1:789\$282	478\$594	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
244:461\$980	424:189\$059	6:895\$945	431:085\$004	225:750\$157	198:438\$902	2:524\$934	1:181\$183	1:343\$751	0,53
217:992\$196	408:271\$638	8:421\$308	416:692\$946	243:567\$249	164:704\$389	2:430\$188	980\$383	1:449\$805	0,60
2.460:537\$899	5 071:460\$940	1.340:565\$617	6.412:026\$557	3.742:966\$870	1.328:494\$070				

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

sen 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-

.....	(b) { 57:935\$316
.....	{ 81:936\$400
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	100:565\$088
.....	96:946\$633
.....	(c) 88:891\$195
.....	(d) 103:416\$565
.....	62:723\$415
.....	48:260\$457
.....	37:341\$786
.....	16:244\$571
.....	6:409\$024
.....	7:789\$992
.....	1.311:850\$964

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.

omico de 1897-1898.

omico de 1898-1899.

Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

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	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
1887...	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$583	102\$900	2:699\$114	1:066\$983
1888...	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562	2:707\$051
1889...	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160	2:358\$305
1890...	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	12:879\$614	3:849\$467
1891...	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338	3:447\$424
1892...	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$558	3:415\$608
1893...	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774	2:548\$336
1894...	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570\$506	605\$480	11:084\$216	2:715\$696
1895...	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582\$466	618\$240	11:258\$871	2:409\$152
1896...	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558\$015	746\$730	11:110\$259	2:442\$326
1897...	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684\$726	778\$270	12:483\$458	9:886\$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
1904...	55	2:657	6:561	32:556	41:774	705	26:687	2:404\$367	1:249\$320	17:452\$677	4:052\$883
1905...	55	2:548	7:467	31:411	41:426	877	27:829	2:503\$525	1:142\$320	18:074\$835	4:566\$133
Somma	1:004	40:904	91:145	449:951	582:000	11:457	395:428	33:867\$223	14:175\$610	238:551\$100	61:749\$853

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

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes :

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.....	.....
Em 1904 — idem.....	.....
Em 1905 — idem.....	.....

No anno de 1897 está incluída 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 se

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos líquidos impostos				Despesas de exp oração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilométrico total (trafego)	Rendimento kilométrico líquido (trafego)	Rendimento de exploração por quilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
4:564\$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\$436	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\$942	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\$437	40:276\$547	57:454\$615	97:731\$162	25:444\$999	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	249\$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	0,64
32:026\$251	45:383\$642	49:462\$030	97:845\$672	26:798\$023	21:585\$619	879\$701	392\$465	487\$236	0,55
34:588\$339	52:141\$408	45:948\$768	98:090\$176	25:917\$488	26:223\$920	948\$025	476\$798	471\$227	0,54
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
36:252\$646	57:758\$206	44:998\$115	102:756\$321	28:953\$640	28:804\$566	1:050\$149	523\$719	526\$429	0,50
37:326\$995	59:967\$963	46:882\$089	106:850\$052	29:763\$750	30:204\$213	1:090\$327	549\$167	541\$159	0,50
512:104\$258	812:405\$411	973:093\$531	1.785:498\$942	524:982\$476	287:422\$935				

29 de setembro de 1887.

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:501\$148
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	59:929\$188
.....	58:940\$211
.....	58:487\$617
.....	56:963\$111
.....	56:938\$142
.....	49:114\$177
.....	45:356\$412
.....	44:723\$504
.....	39:841\$431
.....	38:867\$175
.....	39:739\$614
.....	37:529\$857
.....	950:345\$617

mestre), relativa à extensão rigorosa da linha.

Brito Taborda.

RAMAL DE SANTA

(Dupla

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1888...	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	—\$—	8:691\$333	392\$451
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	—\$—	9:323\$858	577\$144
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	—\$—	9:144\$928	756\$781
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	—\$—	4:309\$413	878\$460
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	—\$—	14:122\$544	2:878\$039
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	—\$—	20:656\$746	2:847\$020
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	—\$—	25:649\$749	2:712\$744
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	—\$—	30:107\$413	2:887\$560
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	—\$—	31:714\$516	2:891\$752
1897...	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	—\$—	34:961\$704	3:237\$063
1898...	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	—\$—	44:573\$944	2:981\$230
1899...	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	—\$—	48:860\$937	3:294\$275
1900...	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	—\$—	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	8:6:852	10:780	211:640	3:733\$782	225\$510	51:906\$287	5:135\$904
1904...	8	70:883	181:693	693:788	946:364	10:549	219:448	4:170\$191	748\$010	56:335\$238	7:492\$236
1905...	8	75:532	193:495	739:203	1.008:230	11:644	235:060	4:379\$074	395\$690	61:612\$949	6:690\$055
Somma	141	772:072	2.062:842	7.130:469	9.965:383	111:738	2.035:096	45:059\$750	1:566\$320	611:931\$395	57:578\$574

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio 1^k,9, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0^k,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^k,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 agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

12

APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego.
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
6:195\$500	15:279\$284	236\$705	15:515\$989	5:554\$495	9:724\$789	3:055\$857	1:944\$958	1:110\$899	0,36
9:506\$270	19:407\$272	451\$164	19:858\$436	8:940\$160	10:467\$112	2:425\$909	1:308\$389	1:117\$520	0,46
8:848\$422	18:750\$131	50\$328	18:800\$459	8:793\$680	9:956\$451	2:343\$766	1:244\$556	1:099\$210	0,47
9:959\$409	15:147\$282	219\$000	15:366\$282	11:161\$675	3:985\$607	1:893\$410	498\$201	1:395\$209	0,74
10:783\$510	27:784\$093	116\$000	27:900\$093	15:007\$814	12:776\$279	3:473\$012	1:597\$035	1:875\$977	0,54
9:431\$741	32:935\$507	279\$400	33:214\$907	17:721\$453	15:214\$054	4:116\$939	1:901\$757	2:215\$182	0,54
9:904\$771	38:267\$264	217\$081	38:484\$345	26:211\$758	12:055\$506	4:783\$408	1:506\$938	3:276\$470	0,68
12:373\$489	45:368\$462	271\$243	45:639\$705	29:908\$667	15:459\$795	5:671\$057	1:932\$474	3:738\$583	0,66
15:836\$584	50:442\$852	554\$957	50:997\$809	28:273\$557	22:169\$295	6:305\$357	2:771\$162	3:534\$195	0,56
16:892\$024	55:090\$791	282\$707	55:373\$498	33:584\$452	21:506\$339	6:886\$348	2:688\$292	4:198\$056	0,60
18:389\$587	65:944\$761	368\$216	66:312\$977	37:431\$836	28:512\$925	8:243\$095	3:564\$115	4:678\$979	0,57
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\$196	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
23:261\$121	87:088\$595	—\$—	87:088\$595	48:676\$658	38:411\$937	10:886\$074	4:801\$492	6:084\$582	0,56
25:114\$620	93:417\$624	—\$—	93:417\$624	47:273\$248	46:144\$376	11:677\$203	5:768\$047	5:909\$156	0,51
276:111\$874	945:621\$843	4:061\$808	949:683\$651	526:518\$515	419:103\$328				

de 1888, na extensão aproximada de 7 kilometros; entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 7 kilometros; e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é de 10 kilometros.

mento do tráfego annual.

Brito Taborda.

RAMAL DE

(Dupla

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	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	55:577\$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	7:24\$002	1:235\$840	134:543\$541	3:767\$528
1897...	(b) 26	80:576	335:762	1.118:392	1.534:730	1:560	35:815	8:683\$020	1:591\$720	160:048\$889	4:681\$724
1898...	26	132:490	693:032	1.212:991	2.038:513	1:795	25:247	11:758\$510	2:174\$120	226:210\$919	4:916\$684
1899...	26	174:557	956:039	1.134:185	2.264:781	2:711	43:769	14:453\$102	4:088\$530	278:861\$523	6:370\$162
1900...	26	177:486	972:083	1.153:221	2.302:790	3:458	45:407	13:561\$329	10:115\$100	261:552\$370	6:670\$610
1901...	26	165:949	962:023	1.314:414	2.442:386	4:320	37:853	13:800\$334	10:398\$400	267:515\$878	8:197\$876
1902...	26	141:687	802:892	1.023:294	1.967:873	3:577	46:885	12:027\$014	9:875\$480	232:598\$341	8:451\$003
1903...	26	139:549	790:743	1.007:872	1.938:164	3:509	45:852	12:667\$370	10:496\$030	238:615\$696	8:790\$567
1904...	26	151:851	483:642	1.126:644	1.762:137	3:945	50:249	12:049\$983	10:470\$750	227:007\$440	7:060\$070
1905...	26	165:998	529:264	1.232:703	1.927:965	5:688	61:939	13:426\$154	12:148\$240	252:392\$032	9:332\$633
Somma	406	1.683:261	8.022:874	12.773:313	22.479:448	34:269	464:918	140:538\$377	73:951\$960	2.678:599\$218	82:233\$597

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 23¹/₂. A ligação tambem provisoria entre as estações de ploração provisoria o troço entre Alcantara-mar e Caes do Solré, na extensão de cêrca 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
(b) Extensão rectificada em 1897.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

45

CASCAES

via)

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						
—3—	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\$990	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	0,63
13:088\$297	244:215\$900	1:363\$629	245:579\$529	177:714\$228	66:501\$672	9:392\$918	2:557\$756	6:835\$162	0,73
15:617\$354	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
16:381\$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\$24	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	1:185\$693	9:058\$604	0,88
22:469\$510	256:537\$020	273\$580	256:810\$600	239:036\$873	17:500\$147	9:866\$808	673\$082	9:193\$725	0,93
24:649\$386	286:374\$051	707\$790	287:081\$841	241:723\$749	44:650\$302	11:014\$386	1:717\$319	9:297\$067	0,84
188:824\$332	2.949:657\$147	14:757\$346	2.964:414\$493	2.447:949\$973	501:707\$174				

extensão approximada 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 approximada de 0^k,6, teve logar em 10 de agosto de 1891, em 4 de setembro de 1895 abriu á ex-

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-

rendimento do trafego annual.

de Brito Taborda.

LINHA URBANA

(Dupla

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1890...	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552	531\$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
1904...	4	158:825	493:151	1.453:106	2.105:082	13:236	—	4:985\$169	15:208\$870	94:546\$863	16:482\$133
1905...	4	152:353	473:323	1.394:920	2.020:596	15:135	—	4:279\$793	16:026\$580	80:220\$236	18:433\$821
Somma	62	1.801:543	5.427:892	14.652:051	21.881:486	169:961	—	55:615\$227	132:857\$410	1.052:839\$983	186:182\$528

(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

Repartição dos Caminhos de Ferro em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

14

DE LISBOA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento ki ometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	104:966\$287	586\$100	105:552\$387	63:249\$995	42:716\$292	26:241\$571	10:679\$073	15:562\$498	0,59
-3-	87:839\$131	505\$260	88:344\$391	71:273\$293	16:565\$838	21:959\$782	4:141\$459	18:818\$323	0,81
-3-	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
-3-	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
-3-	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
-3-	93:708\$215	3:338\$525	97:046\$740	97:733\$499	4:025\$284	23:427\$054	1:006\$321	24:433\$375	1,04
-3-	111:028\$996	6:272\$209	117:301\$205	91:517\$232	19:511\$764	27:757\$249	4:877\$941	22:879\$308	0,82
-3-	98:654\$057	10:770\$645	109:424\$702	88:967\$224	9:686\$833	24:663\$514	2:421\$708	22:241\$806	0,81
-3-	1.239:022\$511	29:054\$533	1.268:077\$044	1.004:471\$879	234:550\$632				

mento do]trafego annual.

Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

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
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115	192\$744
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	448\$510	19:128\$753	2:551\$468
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	456\$780	16:431\$762	2:333\$115
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	479\$820	15:713\$888	2:202\$692
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167\$762	460\$980	14:155\$724	2:579\$673
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292\$909	550\$180	15:289\$164	2:740\$845
1896...	50	4:341	9:396	32:814	46:581	506	10:714	1:332\$705	723\$470	16:189\$788	3:411\$862
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387\$471	846\$340	17:089\$188	2:955\$823
1898...	50	3:761	8:714	34:942	47:417	692	10:304	1:386\$537	837\$050	17:293\$276	3:613\$877
1899...	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481\$486	941\$580	16:907\$904	3:666\$107
1900...	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566\$956	1:289\$790	18:493\$774	3:931\$927
1901...	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552\$754	1:326\$670	18:904\$022	3:856\$437
1902 ..	50	4:142	9:860	40:266	54:268	976	12:465	1:634\$916	1:376\$830	19:296\$157	4:202\$651
1903...	50	4:158	10:277	41:321	55:756	866	15:431	1:695\$606	1:382\$600	19:860\$128	4:299\$616
1904...	50	4:510	11:158	43:727	59:395	979	16:073	1:875\$809	1:492\$830	21:512\$681	4:501\$379
1905...	50	4:646	12:245	45:232	62:123	1:068	15:086	1:906\$628	1:553\$790	22:490\$947	4:787\$567
Somma.	755	66:283	147:985	557:766	772:034	9:837	178:663	22:292\$010	14:221\$440	270:361\$271	51:827\$783

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

(a) Nestas verbas são incluídas as impertancias 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.....
 Em 1904 — idem.....
 Em 1905 — idem.....

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
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	30:509\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	606\$180	3\$562	602\$618	0,99
9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	571\$588	10\$950	560\$638	0,98
11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$944	26:759\$629	2:663\$599	588\$465	53\$272	535\$193	0,91
9:326\$104	26:061\$501	62:633\$066	88:694\$567	28:628\$299	2:566\$798	521\$230	51\$336	572\$566	1,10
10:679\$498	28:709\$507	62:551\$546	91:261\$053	28:228\$741	480\$766	574\$190	9\$615	564\$575	0,98
11:186\$649	30:788\$299	62:615\$098	93:403\$397	25:841\$510	4:946\$789	615\$766	98\$936	516\$830	0,84
11:939\$035	31:984\$046	62:757\$606	94:741\$652	25:896\$447	6:687\$599	639\$680	121\$751	517\$928	0,81
10:798\$830	31:705\$983	62:217\$758	93:923\$741	25:484\$995	6:220\$988	634\$118	124\$619	509\$699	0,80
14:006\$971	34:580\$982	62:307\$059	96:888\$041	30:424\$447	4:156\$535	691\$618	83\$130	608\$488	0,88
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	571\$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
17:310\$305	43:324\$365	58:934\$764	102:259\$129	31:104\$941	12:219\$424	866\$487	244\$388	622\$098	0,72
16:336\$301	43:614\$815	56:887\$130	100:501\$945	28:734\$751	14:880\$064	872\$296	297\$601	574\$695	0,66
188:470\$218	510:659\$272	927:823\$691	1.438:482\$963	434:075\$691	74:583\$581				

25 de novembro de 1890, na extensão de 49^h 51086.

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

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:199\$456
.....	61:760\$708
.....	61:875\$235
.....	60:794\$702
.....	61:986\$256
.....	59:810\$463
.....	57:387\$412
.....	53:729\$043
.....	53:438\$593
.....	913:124\$453

de Brito Taborda.

CAMINHOS DE FERRO

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
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	96:015	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	62:859\$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\$863	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
1904...	212	9:269	22:912	130:434	162:615	3:266	121:047	11:578\$751	5:636\$690	79:124\$286	23:220\$306
1905...	212	9:169	22:602	129:101	160:872	4:187	112:579	12:275\$063	5:608\$320	84:312\$599	26:235\$513
Somma	2:956	117:514	307:869	1.491:716	1.917:099	34:173	979:602	123:097\$888	51:527\$140	954:962\$389	207:964\$560

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165^k,086, em

(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 rendi
- 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 1896 a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203^k,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

Em 1891—117 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.....
Em 1904—idem.....
Em 1905—idem.....

- (b) A verba annual da garantia de juro total da linha garantida é de 401:111\$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu-se a quantia de 5:976\$075 réis, importancia de
- (c) Nesta importancia está incluída a de 12:805\$810 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento da garantia de juro liquidada em referencia ao anno eco

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. = O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de imposto)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego.
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totaes						
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	1,11
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	0,99
85:886\$720	166:286\$215	402:040\$352	568:326\$567	163:583\$636	2:702\$579	784\$368	12\$748	771\$620	0,98
113:460\$240	197:334\$794	389:441\$143	586:775\$937	158:468\$875	38:865\$919	930\$823	183\$329	747\$494	0,80
121:284\$227	208:107\$689	404:096\$756	612:204\$445	166:737\$383	41:370\$306	981\$640	195\$143	786\$497	0,80
130:146\$574	217:728\$890	395:505\$316	613:234\$206	168:041\$038	49:687\$852	1:027\$022	234\$376	792\$646	0,77
151:218\$016	245:809\$039	366:738\$921	612:547\$960	165:820\$754	79:988\$285	1:159\$476	377\$303	782\$173	0,67
164:432\$023	262:320\$396	350:416\$096	612:736\$492	176:348\$969	85:971\$427	1:237\$361	405\$526	831\$834	0,67
155:969\$980	258:314\$472	354:242\$809	612:557\$281	161:478\$985	96:835\$487	1:218\$464	456\$771	761\$693	0,64
162:633\$080	273:181\$192	339:350\$979	612:532\$171	165:348\$997	107:832\$195	1:288\$590	508\$642	779\$948	0,61
1.548:019\$792	2.710:946\$741	5.233:954\$191	7.944:900\$932	2.355:504\$931	355:441\$810				

6 de setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211^k,590, em 11 de maio de 1893.

mento do tráfego annual.

a portaria de 26 de março de 1892 para este effeito a extensão das duas secções em 157^k,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o acordo de 11 de abril de

.....	99:351\$135
.....	309:911\$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\$459
.....	394:770\$810
.....	366:690\$661
.....	350:164\$836
.....	354:183\$764
.....	339:317\$044
.....	5.223:439\$002

multas devidas pela Companhia Real, liquidadas segundo o acordo de 11 de abril de 1896.
nomico de 1899—1900.

de Brito Taborda.

CAMINHOS DE FERRO DE

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande Velocidade	Pequena velocidade	De transito	Do sello	Passageiros	Grande velocidade
1904...	70	6:208	11:648	52:160	70:016	2:096	50:830	3:869\$791	890\$510	27:782\$922	6:096\$141
1905...	70	4:959	10:502	58:956	74:417	2:994	51:534	4:357\$886	939\$580	28:403\$193	10:668\$018
Somma	140	11:167	22:150	111:116	144:433	5:090	102:364	8:227\$677	1:830\$090	56:186\$115	16:764\$159

Observações. — Esta linha, na extensão de 69^k,3842, foi aberta á exploração na sua totalidade em 15 de janeiro de 1904.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe de Repartição, *Nuno Bento*

VENDAS NOVAS A SETIL

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a des- pesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
51:681\$894	85:560\$957	-	85:560\$957	119:160\$810	— 33:599\$853	1:222\$299	— 479\$997	1:702\$297	1,39
58:314\$869	97:386\$080	-	97:386\$080	69:497\$108	27:888\$372	1:391\$229	398\$414	992\$815	0,71
109:996\$763	182:947\$037	-	182:947\$037	188:657\$918	— 5:710\$881				

de Brito Taborda.

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

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
1905....	10	596	1:265	7:570	9:431	146	3:278	228\$837	205\$550	2:108\$410	440\$109

Observações. — O troço de Mirandella a Romeu na extensão de.....
 O troço de Romeu a Macedo na extensão de.....
 O troço de Macedo a Sendas na extensão de.....

(a) Nesta verba está incluída a quantia de juro na importancia de 10:629\$814 réis, paga pelo fundo especial de Caminhos d. Ferro do Estado.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906. = O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

48

MIRANDELLA A BRAGANÇA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totaes do tráfego	Fora do tráfego	Totaes						
3:072\$494	5:621\$013	11:277\$204	16:898\$217	4:269\$617	1:351\$396	562\$101	135\$139	426\$961	0,76

13^k,020 foi aberto á exploração em 2 de agosto de 1905.15^k,480 foi aberto á exploração em 15 de outubro de 1905.14^k,020 foi aberto á exploração em 18 de dezembro de 1905.42^k,520

Brito Taborda.

Mappa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro, de

Linhas exploradas

Linhas ferreas	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Do transito	Do sello	
Sul e Sueste	556	52:810	163:274	672:784	888:868	21:035	365:178	50:260\$794	28:629\$566	421:234\$273
Minho e Douro	343	100:286	310:505	1 341:212	1.752:003	27:751	520:800	64:287\$925	47:648\$688	603:436\$230
Total	899	153:096	473:779	2.613:996	2.640:871	48:786	885:978	114:548\$719	76:278\$254	1.024:670\$503

Linhas exploradas por

Leste e Norte	506	199:683	560:626	2 361:716	3.122:025	52:301	1.476:234	95:550\$605	55:789\$910	1.614:868\$228
Caceres (ramal)	72	5:211	6:795	14:052	26:058	1:141	48:935	2:336\$928	864\$120	14:767\$151
Coimbra (ramal)	2	19:960	71:349	220:913	312:222	4:494	43:095	421\$902	4:351\$840	6:452\$069
Lisboa a Cintra e Torres Vedras	74	75:688	293:462	869:607	1.238:757	5:862	344:281	19:858\$167	7:777\$180	223:334\$369
Torres-Figueira-Alfarellos	168	29:707	96:547	481:000	607:254	9:342	205:365	18:503\$022	8:721\$440	159:934\$427
Santa Apolonia a Bemfica	8	75:532	193:495	739:203	1.008:230	11:644	235:060	4:379\$074	395\$690	61:612\$949
Ramal de Cascaes	26	165:998	529:264	1.232:703	1.927:965	5:688	61:939	13:426\$154	12:148\$240	252:392\$032
Linha urbana	4	152:353	473:323	1.394:920	2.020:596	15:135	—	4:279\$793	16:026\$580	80:220\$236
Beira Baixa	212	9:169	22:602	129:101	160:872	4:187	112:579	12:275\$063	5:608\$320	84:312\$599
Beira Alta	253	25:183	55:579	226:014	306:776	7:205	141:780	17:761\$382	7:580\$420	165:881\$145
Setil a Vendas Novas	70	4:959	10:502	58:956	74:417	2:994	51:534	4:357\$886	939\$580	28:403\$193
Total	1:395	763:443	2 313:544	7.728:185	10.805:172	119:993	2.720:802	193:149\$976	120:203\$320	2.692:178\$398

Linhas exploradas por

Porto á Povoia e Famalicão	64	74:136	829:907	—	904:043	3:312	66:434	6:542\$223	5:252\$860	99:182\$248
Bougado a Guimarães	34	43:102	223:455	—	266:557	3:675	45:470	4:171\$489	2:995\$960	50:627\$726
Santa Comba Dão a Viseu	55	2:548	7:467	31:411	41:426	877	27:829	2:503\$525	1:142\$320	18:074\$835
Miranfella a Bragança ...	10	596	1:265	7:570	9:431	146	3:278	228\$837	205\$550	2:108\$410
Foz-Tua a Mirandella	50	4:646	12:245	45:232	62:123	1:068	15:086	1:906\$628	1:553\$790	22:490\$947
Total	213	125:028	1.074:339	84:213	1.283:580	9:078	158:097	15:352\$702	11:150\$480	192:484\$166

Total

Linhas do Estado	899	153:096	473:779	2.613:996	2.640:871	48:786	885:978	114:548\$719	76:278\$254	1.024:670\$503
Linhas de companhias (via larga)	1:395	763:443	2.313:544	7.728:185	10.805:172	119:993	2.720:802	193:149\$976	120:203\$320	2.692:178\$398
Linhas de companhias (via reduzida)	213	125:028	1.074:339	84:213	1.283:580	9:078	158:097	15:352\$702	11:150\$480	192:484\$166
Total geral ..	2:507	1 041:567	3.861:662	9.826:394	14.729:623	177:857	3.764:877	323:051\$397	207:632\$054	3.909:333\$067

interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, no anno de 1905

das pelo Estado

Rendimentos (liquido de impostos)					Despesas de exploração	Produto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora po trafego	Totaes						
129:997\$316	642:303\$390	1 193:534\$979	7:916\$519	1.201:451\$498	824:506\$966	369:028\$013	2:146\$845	663\$719	1:482\$926	0,69
167:607\$461	629:676\$787	1.400:720\$478	6:650\$085	1.407:370\$563	657:566\$317	743:154\$161	4:083\$733	2:166\$630	1:917\$102	0,47
297:604\$777	1.271:980\$177	2.594:255\$457	14:566\$604	2.608:822\$061	1.483:073\$283	1.112:182\$174	2:885\$712	1:237\$132	1:648\$580	0,57

companhias (via larga)

321:919\$967	1.933:462\$771	3.870:250\$966	2:242\$583	3.872:493\$549	1.260:047\$866	2.610:203\$100	7:648\$717	5:158\$504	2:490\$213	0,33
4:860\$142	34:874\$016	54:501\$309	-	54:501\$309	57:784\$907	3:283\$598	756\$962	45\$606	802\$568	1,06
1:461\$075	9:835\$792	17:748\$936	-	17:748\$936	11:578\$787	6:170\$149	8:874\$468	3:085\$074	5:789\$393	0,65
17:747\$090	197:889\$660	438:971\$119	8:769\$867	441:740\$986	218 607\$618	220:363\$501	5:931\$312	2:977\$885	2:954\$157	0,50
30:345\$015	217:992\$196	408:271\$638	8:421\$308	416:692\$946	243:567\$249	164:704\$389	2:430\$188	980\$883	1:449\$805	0,60
6:690\$055	25:114\$620	93:417\$624	-	93:417\$624	47:273\$248	46:144\$376	11:677\$203	5:768\$047	5:909\$156	0,51
9:332\$633	24:649\$386	286:374\$051	707\$790	287:081\$841	241:723\$749	44:650\$302	11:014\$386	1:717\$319	9:297\$067	0,84
18:433\$821	-	98:654\$ 57	10:770\$645	109:424\$702	88:967\$224	9:686\$833	24:663\$514	2:421\$708	22:241\$806	0,81
26:235\$513	162:633\$080	273:181\$192	339:350\$979	612:532\$171	165:348\$997	107:832\$195	1:288\$590	508\$642	779\$948	0,61
49:764\$042	196:780\$344	412:425\$531	13:733\$359	426:158\$890	211:896\$868	200:528\$663	1:630\$140	792\$603	837\$537	0,51
10:668\$018	58:314\$869	97:386\$080	-	97:386\$080	69:497\$108	27:888\$972	1:391\$229	398\$414	992\$815	0,71
497:457\$371	2.861:546\$734	6.051:182\$503	377:996\$531	6.429:179\$034	2.616:293\$621	3.434:888\$882	4:337\$765	2:462\$286	1:875\$479	0,43

companhias (via reduzida)

7:814\$309	40:360\$424	147:356\$981	723\$320	148:080\$301	94:654\$100	52:702\$881	2:302\$452	823\$482	1:478\$970	0,64
9:289\$023	31:504\$871	91:421\$620	566\$630	91:988\$250	28:308\$964	63:112\$656	2:688\$871	1:856\$254	832\$617	0,31
4:566\$133	37:326\$995	59:967\$963	46:882\$089	106:850\$052	29:763\$750	30:204\$213	1:090\$327	549\$167	541\$159	0,50
440\$109	3:072\$494	5:621\$013	11:277\$204	16:898\$217	4:269\$617	1:351\$396	562\$101	135\$139	426\$961	0,76
4:787\$567	16:336\$301	43:614\$815	56:887\$130	100:501\$945	28:734\$751	14:880\$064	872\$296	297\$601	574\$695	0,66
26:897\$141	128:601\$085	347:982\$392	116:336\$373	464:318\$765	185:731\$182	162:251\$210	1:633\$720	761\$743	871\$977	0,53

geral

297:604\$777	1.271:980\$177	2.594:255\$457	14:566\$604	2.608:822\$061	1.482:073\$283	1.112:182\$174	-	-	-	-
497:457\$371	2.861:546\$734	6.051:182\$503	377:966\$531	6.429:179\$034	2.616:293\$621	3.434:888\$882	-	-	-	-
26:897\$141	128:601\$085	347:982\$392	116:336\$373	464:318\$765	185:731\$182	162:251\$210	-	-	-	-
821:959\$289	4.262:127\$996	8.993:420\$352	508:899\$508	9.502:319\$860	4.284:098\$086	4.709:322\$266	3:587\$323	1:878\$469	1:708\$854	0,47

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

Annos	Numero de kilometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classi	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719 \$209	- \$-	352:026 \$655	47:901 \$746
1878...	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303 \$281	- \$-	399:146 \$945	44:180 \$350
1879...	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896 \$014	- \$-	452:604 \$449	57:156 \$155
1880...	587	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389 \$883	- \$-	502:158 \$426	70:463 \$867
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099 \$567	- \$-	506:780 \$232	78:364 \$431
1882...	594	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672 \$107	- \$-	537:718 \$832	77:593 \$073
1883...	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500 \$342	- \$-	545:010 \$377	79:832 \$404
1884...	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344 \$237	- \$-	545:915 \$559	88:540 \$500
1885...	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420 \$167	- \$-	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	566:801 \$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	358:870	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	79:495 \$886	33:666 \$010	716:620 \$103	144:678 \$910
1892...	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142 \$770	34:295 \$290	681:952 \$731	137:538 \$515
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.127:885	17:883	430:979	71:485 \$786	33:565 \$290	704:231 \$105	136:977 \$090
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437 \$034	31:997 \$320	697:268 \$838	143:548 \$684
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	16:589	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	70:549 \$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 \$904	189:346 \$710
1899...	834	123:036	304:519	1.179:362	1.606:917	34:879	612:991	85:241 \$945	47:034 \$660	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 \$570
1901...	846	146:439	347:690	1.397:999	1.892:128	39:003	720:463	97:445 \$658	64:222 \$740	897:780 \$053	239:208 \$838
1902...	858	153:768	370:528	1.522:872	2.047:168	41:812	786:921	106:349 \$060	69:703 \$213	926:789 \$976	265:742 \$366
1903...	876	155:500	387:561	1.640:299	2.183:360	45:966	803:705	110:937 \$415	73:324 \$021	959:918 \$955	287:101 \$570
1904...	885	160:673	412:362	1.813:083	2.386:118	45:737	810:391	109:971 \$911	72:958 \$710	997:735 \$674	278:123 \$251
1905...	899	153:096	473:779	2.013:996	2.640:871	48:786	885:978	114:548 \$719	76:278 \$254	1.024:670 \$503	497:604 \$777
Somma	21:262	2.911:856	7.138:683	28.910:362	38.960:901	640:725	12.726:694	1.047:674 \$933	815:488 \$308	19.907:186 \$479	4.164:618 \$726

(a) Nestas estações está incluída em duplicado a distancia kilometrica, ou 8^k,4, entre Porto (Campanhã) e Ermesinde, desde 8 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 agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1905

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego	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	904\$248	986\$778	0,52
537:427\$295	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	556:175\$776	491:867\$088	1:894\$460	811\$662	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	1.553:249\$508	11:515\$539	1.544:756\$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	1.569:237\$153	8:339\$470	1.517:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:895\$213	780\$453	1:114\$760	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:929\$983	875\$207	1:054\$776	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$408	734:338\$179	1:953\$746	886\$882	1:066\$864	0,55
806:922\$307	1.673:112\$465	41:861\$734	1.714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	2:020\$667	948\$067	1:072\$600	0,53
866:345\$264	1.778:811\$574	14:877\$050	1.793:688\$624	895:866\$370	882:945\$204	2:143\$146	1:063\$789	1:079\$357	0,50
881:193\$559	1.856:736\$461	18:666\$906	1.875:403\$367	953:782\$381	902:954\$080	2:226\$303	1:082\$679	1:143\$623	0,51
897:152\$216	1.905:764\$830	43:216\$914	1.948:981\$744	995:374\$606	910:390\$224	2:285\$089	1:091\$594	1:193\$494	0,52
918:980\$297	1.916:077\$733	38:235\$045	1.954:312\$778	1.076:676\$751	839:400\$982	2:297\$455	1:006\$475	1:290\$979	0,56
991:803\$312	2.080:493\$473	35:527\$221	2.116:020\$694	1.125:040\$604	955:452\$869	2:467\$963	1:133\$396	1:334\$567	0,54
1.094:590\$060	2.231:578\$951	33:874\$461	2.265:453\$412	1.144:126\$073	1.087:452\$878	2:637\$800	1:285\$405	1:352\$395	0,51
1.228:439\$352	2.420:971\$694	22:759\$603	2.443:731\$297	1.263:708\$571	1.157:263\$123	2:844\$855	1:359\$886	1:484\$968	0,52
1.268:426\$348	2.515:446\$873	96:700\$754	2.612:147\$627	1.334:419\$158	1.181:027\$715	2:871\$514	1:348\$205	1:523\$309	0,53
1.217:845\$999	2.493:704\$924	12:816\$405	2.506:521\$329	1.479:912\$758	1.013:792\$166	2:817\$745	1:145\$527	1:672\$217	0,59
1.271:980\$177	2.594:255\$457	14:566\$604	2.608:822\$061	1.482:073\$283	1.112:182\$174	2:885\$712	1:237\$132	1:648\$580	0,57
21.586:561\$087	45.658:366\$292	556:149\$360	46.214:515\$652	24.774:356\$776	20.884:009\$516				

ramal de Campanhã a nova Alfandega do Porto, ou 3^a, e desde 8 de novembro de 1886 também a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2^a, por serem troços

Brito Taborda.

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

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660	122:043\$340
1878	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	—\$—	850:472\$678	140:718\$922
1879	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$376
1880	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	56:804\$194	—\$—	866:408\$201	173:114\$738
1881	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	58:627\$709	—\$—	885:221\$535	165:614\$148
1882	705	107:999	268:083	758:245	1.134:327	17:613	543:054	61:673\$332	—\$—	1.013:702\$622	184:688\$194
1883	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:393	555:900	67:312\$840	—\$—	1.055:729\$884	193:437\$293
1884	881	118:034	318:265	771:578	1.207:877	24:261	558:536	67:825\$576	—\$—	1.045:944\$220	202:198\$907
1885	832	114:316	326:884	798:918	1.240:118	21:683	594:504	66:022\$170	—\$—	1.009:820\$013	183:433\$929
1886	833	151:790	344:711	983:299	1.479:800	25:358	660:573	77:777\$107	12:673\$100	1.190:843\$518	226:819\$991
1887	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:441\$308	13:542\$020	1.356:183\$689	249:645\$422
1888	1:040	299:202	596:509	1.742:820	2.638:531	36:227	880:141	103:084\$491	14:299\$700	1.520:071\$085	269:900\$676
1889	1:081	327:494	748:237	2.047:737	3.123:468	38:696	1.055:715	111:303\$134	15:441\$640	1.641:317\$035	265:018\$118
1890	1:104	375:009	1.045:901	2.553:067	3.973:977	44:794	1.767:329	111:518\$130	24:698\$580	1.687:902\$862	283:631\$214
1891	1:163	389:485	985:830	2.440:823	3.816:138	53:918	1.435:941	113:721\$226	44:190\$350	1.747:783\$575	294:751\$286
1892	1:2 6	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\$28	46:425\$900	1.641:444\$209	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	382:378\$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
1904	1:395	757:243	2.294:201	7.675:075	10.726:519	107:793	2.643:265	189:340\$268	115:169\$970	2.618:270\$104	435:843\$641
1905	1:395	763:443	2.313:544	7.728:185	10.805:172	119:993	2.720:802	193:149\$976	120:203\$320	2.692:178\$398	497:457\$371
Somma	30:618	10.620:342	32.482:642	93.737:067	136.840:051	1.506:944	33.705:143	3.181:979\$599	1.238:369\$360	47.076:467\$275	8.107:518\$755

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

Repartição de Caminhos de Ferro, 30 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de*

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1905

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 (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\$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	931:425\$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\$672	3:234\$416	2:112\$984	1:121\$432	0,35
1.604:989\$703	3.394:961\$464	116:820\$215	3.511:781\$679	1 210:378\$551	2.184:582\$913	3:264\$386	2:100\$561	1:163\$825	0,36
1.786:971\$597	3.693:306\$750	172:501\$414	3.865:808\$164	1.472:863\$453	2.220:443\$297	3:416\$565	2:054\$064	1:362\$501	0,40
1.738:546\$339	3.710:080\$415	120:143\$184	3.830:223\$599	1.647:954\$414	2.062:126\$001	3:360\$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	3:993\$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\$743	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	1:583\$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	0,41
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\$004	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\$838	5.530:583\$447	2 393:704\$562	2.636:519\$647	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
2.893:917\$577	5.978:031\$322	388:485\$717	6.366:517\$039	2.630:473\$277	3 347:558\$045	4:285\$327	2:399\$683	1:885\$643	0,44
2.861:546\$734	6.051:182\$503	377:996\$531	6.429:179\$034	2.616:293\$621	3.434:888\$882	4:337\$765	2:462\$286	1:875\$479	0,43
49.325:242\$808	104.509:228\$838	7.674:899\$618	112.184:128\$456	44.574:102\$337	59.935:126\$501				

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

Brito Taborda.

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

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
1877...	28	23:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—\$—	—\$—	42:942\$700	1:071\$000
1878...	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—\$—	—\$—	39:626\$460	1:076\$280
1879...	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—\$—	—\$—	37:287\$570	1:037\$570
1880...	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—\$—	—\$—	34:599\$470	1:271\$620
1881...	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—\$—	—\$—	44:292\$390	4:850\$265
1882...	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—\$—	—\$—	46:112\$060	5:683\$060
1883...	57	20:342	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—\$—	—\$—	47:856\$736	5:765\$096
1884...	88	44:661	340:244	—	384:905	4:823	24:613	—\$—	—\$—	80:176\$699	11:050\$405
1885...	91	53:954	354:315	—	408:269	3:933	34:888	—\$—	—\$—	78:675\$926	9:915\$978
1886...	91	59:639	368:202	—	427:841	4:366	36:071	—\$—	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	12:886\$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
1904...	203	117:498	987:096	76:283	1.180:877	8:329	158:523	14:686\$944	10:706\$280	181:680\$242	24:984\$402
1905...	213	125:028	1.074:339	84:213	1.283:580	9:078	158:097	15:352\$702	11:150\$480	192:484\$166	26:897\$141
Somma	4:169	1.914:343	14.863:090	1.015:287	17.792:720	151:188	2.066:981	170:181\$993	112:560\$190	3.187:784\$557	415:249\$393

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

Repartição dos Caminhos de Ferro, em 30 de agosto de 1906.—O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

tinente do reino, de via reduzida, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1905

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
6:627\$613	50:641\$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\$733	367\$470	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	1:002\$367	83\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
19:851\$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\$157	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\$746	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\$189	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\$246	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\$123	117:844\$663	52:597\$806	1:167\$414	360\$259	807\$155	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\$148	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\$055	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\$172	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\$170	0,57
127:742\$828	316:873\$248	103:575\$517	420:448\$765	169:663\$260	147:209\$988	1:560\$951	725\$172	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	0,53
127:069\$342	333:733\$986	105:260\$129	438:994\$115	178:247\$923	155:486\$063	1:644\$009	765\$941	878\$068	0,53
128:601\$085	347:982\$392	116:336\$373	464:318\$765	185:731\$182	162:251\$210	1:633\$720	761\$743	871\$977	0,53
1.720:826\$079	5.323:860\$029	1.946:192\$421	7.270:052\$450	3.273:119\$372	2.050:740\$657				

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

de Brito Taborda.

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

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1877..	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	—\$—	1.214:912\$015	171:016\$086
1878..	1:014	153:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950\$271	—\$—	1.289:246\$083	185:975\$552
1879..	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	—\$—	1.319:351\$446	288:311\$101
1880..	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194\$077	—\$—	1.403:166\$097	244:850\$225
1881..	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	—\$—	1.436:294\$157	248:828\$844
1882..	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	—\$—	1.597:533\$514	267:964\$327
1883..	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	—\$—	1.648:596\$997	279:034\$793
1884..	1:525	237:338	836:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169\$813	—\$—	1.672:036\$478	301:789\$812
1885..	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	—\$—	1.615:802\$629	276:658\$786
1886..	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987	327:012\$425
1887..	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888..	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889..	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890..	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891..	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892..	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:143	1.489:799	182:949\$702	80:976\$400	2.434:092\$022	422:166\$206
1893..	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384	425:899\$402
1894..	2:353	678:922	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$173
1895..	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:655\$680	2.585:091\$588	450:013\$877
1896..	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714\$767	105:089\$380	2.729:469\$190	453:054\$661
1897..	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836\$608	113:474\$220	2.874:730\$342	490:755\$682
1898..	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355\$862	119:271\$500	3.062:450\$510	563:459\$117
1899..	2:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649\$160	130:524\$570	3.162:245\$437	582:302\$118
1900..	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754\$980	174:735\$510	3.345:842\$804	608:200\$123
1901..	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552\$249	178:054\$590	3.418:461\$575	644:737\$759
1902..	2:386	913:586	3.593:738	8.282:170	12.789:494	151:152	3.288:590	290:031\$449	185:139\$483	3.502:618\$788	714:160\$598
1903..	2:404	958:664	3.717:828	8.857:037	13.533:529	179:729	3.571:809	301:315\$181	191:778\$191	3.588:871\$349	732:516\$447
1904..	2:483	1.035:414	3.693:659	9.564:441	14.293:514	161:859	3.612:180	313:999\$123	198:834\$960	3.797:686\$020	768:951\$294
1905..	2:507	1.041:567	3.861:662	9.826:394	14.729:623	177:857	3.764:877	323:051\$397	207:632\$054	3.909:333\$067	821:959\$289
Somma	56:049	15.446:541	54.484:415	123.662:716	193.593:672	2.298:557	48.498:819	5.399:826\$525	2.166:417\$858	70.171:438\$311	12.687:386\$874

Observações. — Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto do sello, de 26 de novembro de 1885, elaborado 1 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 agosto de 1906. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento*

em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1905

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos 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	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2 656:276\$722	28:989\$070	3.685:265\$792	1.058:020\$613	1.598:256\$109	2:619\$602	1:576\$189	1:043\$413	0,40
1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	2:612\$680	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	2:727\$356	1:664\$936	1:062\$420	0,39
1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	2:687\$644	1:581\$494	1:106\$150	0,41
1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	2:610\$288	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	2:465\$894	1:400\$841	1:065\$053	0,43
1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	2:480\$585	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1.860:813\$800	3.753:275\$215	68:092\$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
4.238:832\$918	8.805:470\$232	506:562\$251	9.312:032\$483	4.288:633\$958	4.516:836\$274	3:546\$303	1:819\$104	1:727\$198	0,48
4.262:127\$996	8.993:420\$352	508:899\$508	9.502:319\$860	4.284:098\$086	4.709:322\$266	3:587\$323	1:878\$469	1:708\$854	0,47
72.632:629\$974	155.491:455\$159	10.177:241\$399	165.668:696\$558	72.621:578\$485	82.869:876\$674				

Para 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



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 GRANDE VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 16 de novembro de 1906)

EM VIGOR DESDE 1 DE DEZEMBRO DE 1906

Aos expedidores de remessas constantes de fructas, hortaliças, legumes verdes, ovos e criação, transportadas nas condições d'esta tarifa e procedentes das estações além da de S. Marcos com destino a Lisboa ou a Vendas Novas—transito para as linhas da Companhia Real—será concedido o bonus de 5 % ou 10 %, no percurso do Sul e Sueste, conforme a tonelagem annual, que transportarem, fôr do minimo de 50 ou 100 toneladas.

O direito ao bonus será comprovado com a apresentação das cartas de porte, devidamente relacionadas, que mostrem que as remessas foram effectuadas pelo mesmo expedidor, durante o anno civil.

Lisboa, 21 de Novembro de 1906

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silva

Horario

BRINDE



❁ ❁ ❁ DA ❁ ❁ ❁

GAZETA
DOS CAMI-
NHOS DE
FERRO ❁ ❁

Em 1 de Dezembro

DE 1906

Horario das partidas e chegadas dos comboios em 1 de dezembro de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-55 m.		
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.	10-25 m.		
4- 0 t.	4-14 t.	4-29 t.	4-44 t.		
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.		
11-25 n.	11-39 n.	12- 0 n.	12-15 n.		

Mais os de Pa o d'Arcos e Cascaes, excepto os *a* e *l*.

C. Sodr�		P. Arcos		C. Sodr�	
5-30 m.	6- 5 m.	5-20 m.	5-50 m.		
7- 0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.		
7-40 m.	8-15 m.	8-24 m.	8-50 m.		
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.	9-25 m.		
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.	11-16 m.		
4- 0 t.	4-28 t.	12-10 t.	12-36 t.		
2-30 t.	2-58 t.	4-40 t.	2- 6 t.		
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.		
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.		
7- 0 t.	7-28 t.	7-40 t.	8- 6 m.		
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.		
10- 0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11- 6 n.		
12-30 n.	1- 5 n.	—	—		

Mais os de Cascaes, excepto os *a*

C. Sodré Cascaes C. Sodré

Partida Chegada Partida Chegada

5-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	8-10 m.	8-57 m.
<i>a</i> 9-10 m.	9-46 m.	<i>a</i> 8-55 m.	9-32 m.
9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.	10-5 m.
<i>a</i> 10-40 m.	11-16 m.	<i>a</i> 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-22 t.	<i>a</i> 11-26 m.	12-2 t.
<i>a</i> 1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.	1-19 t.
1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.	2-54 t.
<i>a</i> 3-10 t.	3-46 t.	<i>a</i> 2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
<i>a</i> 4-40 t.	5-16 t.	<i>a</i> 3-56 t.	4-32 t.
<i>l</i> 4-47 t.	5-37 t.	<i>l</i> 4-28 t.	5-15 t.
<i>l</i> 5-20 t.	6-10 t.	<i>a</i> 5-26 t.	6-2 t.
<i>a</i> 6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
6-15 t.	7-22 t.	<i>a</i> 6-56 t.	7-32 t.
<i>a</i> 7-40 t.	8-16 n.	<i>l</i> 7-5 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.	9-4 n.
9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.	10-24 n.
10-40 n.	11-16 n.	<i>a</i> 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	<i>a</i> 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

9-35 m.	10-6 m.	10-36 m.	11-6 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-34 t.	1-4 t.
1-46 t.	2-17 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-35 t.	5-5 t.
7-11 t.	7-42 t.	8-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-50 n.	12-20 n.

Mais os de Cintra, excepto os *a*.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

6-30 m.	7-33 m.	5-0 m.	5-59 m.
7-26 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.	8-50 m.
10-37 m.	11-41 m.	9-5 m.	10-4 m.
<i>a</i> 11-21 m.	12-1 t.	11-1 m.	12-3 t.
12-44 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-59 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-37 t.	5-36 t.	<i>a</i> 4-40 t.	5-15 t.
5-23 t.	6-18 t.	4-54 t.	5-55 t.
6-15 t.	7-19 t.	5-59 t.	6-55 t.
8-50 n.	9-48 n.	6-57 t.	7-58 t.
11-0 n.	12-1 n.	9-10 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

7-10 m.	7-54 m.	<i>c</i> 9-40 m.	<i>p</i> 9-5 m.
8-15 m.	8-59 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-51 m.	10-35 m.	10-30 m.	11-14 m.
10-45 m.	11-29 m.	11-31 m.	12-15 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-29 t.	2-13 t.	1-35 t.	2-19 t.
3-11 t.	3-53 t.	3-30 t.	4-14 t.
4-45 t.	5-29 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-40 t.	6-24 t.	5-45 t.	6-29 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-7 t.	7-51 t.
8-5 n.	8-49 n.	7-55 t.	8-39 n.
9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.
—	—	11-5 n.	11-49 n.

Lisboa-Rocio Povoia Lisboa-Rocio

12-30 t.	1-28 t.	7-32 m.	8-30 m.
10-30 n.	11-28 n.	2-27 t.	3-25 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

4-30 t.	5-39 t.	<i>c</i> 5-27 m.	<i>p</i> 6-35 m.
<i>p</i> 4-35 t.	<i>c</i> 5-39 t.	5-27 m.	6-50 m.
<i>p</i> 6-5 t.	7-26 t.	7-55 t.	9-23 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

6-50 m.	8-24 m.	7-16 m.	9-15 m.
---------	---------	---------	---------

Setil	Vendas Novas	Setil
4-50 m.	8-11 m.	4-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	11-15 m.
3-50 t.	7-5 t.	7-36 t.
		9-14 n.

Entroncamento Lisboa-R.

10-0 m.	12-57 t.
---------	----------

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

8-5 m.	7-1 t.	6-55 m.	4-58 t.
<i>a</i> 9-45 m.	3-21 t.	<i>a</i> 8-49 m.	2-40 t.
2-0 t.	12-22 n.	12-45 t.	12-13 n.
<i>a</i> 5-30 t.	11-46 n.	<i>a</i> 5-0 t.	10-50 n.
9-30 n.	7-47 m.	8-56 n.	6-27 m.

Figueira	Porto	Figueira
7-30 m.	4-43 t.	9-50 m.
		3-29 t.

Aveiro	Porto	Aveiro
3-54 m.	6-33 m.	5-46 t.
		8-21 n.

Ovar	Porto	Ovar
<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>
7-21 m.	9-2 m.	5-20 m.
5-35 t.	7-37 t.	3-38 t.
		6-58 m.
		5-18 t.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
<i>f</i> 4-48 m.	<i>q</i> 6-0 m.	<i>q</i> 3-15 t.
		<i>d</i> 4-20 t.

Espinho	Porto	Espinho
9-34 m.	10-34 m.	8-10 m.
10-50 m.	11-50 m.	9-20 m.
1-15 t.	2-15 t.	11-5 m.
3-55 t.	4-55 t.	1-34 t.
9-30 n.	10-33 n.	7-55 t.
—	—	12-0 n.
		9-9 m.
		10-17 m.
		12-2 t.
		2-27 t.
		8-52 n.
		12-57 n.

Coimbra	Figueira	Coimbra
7-30 m.	9-13 m.	6-10 m.
6-5 t.	7-44 t.	11-10 m.
—	—	10-15 n.
		7-53 m.
		12-45 t.
		11-56 n.

Lisboa-Rocio	Badajoz	Lisboa-Rocio
10-30 m.	7-20 t.	6-5 t.
7-35 t.	6-52 m.	8-15 m.
		6-27 m.
		4-58 t.

Lisboa-R.	Valencia	Alcantara	Lisboa-R.
10-30 m.	6-30 t.	6-0 m.	11-46 m.
7-25 t.	12-50 n.	8-40 m.	4-58 t.
7-35 t.	5-58 m.	6-35 t.	6-27 m.

Lisboa-Rocio	Guarda	Lisboa-Rocio
10-30 m.	10-30 n.	6-15 m.
7-35 t.	10-35 m.	2-55 t.
		7-24 t.
		6-27 m.

Lisboa-Rocio	Caldas	Rainha	Alfarellos
12-15 t.	4-55 t.	12-0 t.	5-36 t.

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
7-20 m.	2-1 t.	5-5 m.
5-55 t.	3-21 m.	5-30 t.
—	—	7-44 t.
		4-22 t.
		12-0 n.
		8-5 m.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
5-0 m.	6-10 m.	10-5 m.
11-25 m.	12-19 t.	6-18 t.
7-56 t.	8-35 n.	7-44 t.
8-47 n.	9-24 n.	12-25 n.
3-45 n.	4-22 m.	—
		10-52 m.
		7-22 t.
		8-20 n.
		12-59 n.

Amieira	Figueira	Amieira
<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>
3-0 m.	3-21 m.	2-15 n.
1-40 t.	2-1 t.	5-5 m.
4-56 t.	5-17 t.	12-50 t.
6-20 t.	6-41 t.	4-8 t.
—	—	5-30 t.
		2-36 n.
		5-26 m.
		4-11 t.
		4-29 t.
		5-51 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7-50 m.	9-25 m.	5-15 m.
1-50 t.	3-35 t.	10-50 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.
		7-10 m.
		12-30 t.
		6-0 t.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
9-20 n.	12-45 n.	6-15 m.
		9-20 m.

Pampilhosa	V. Formoso	Pampilhosa
5-10 m.	1-45 t.	9-25 m.
9-50 m.	4-0 t.	4-50 t.
<i>m</i> 1-35 t.	7-2 t.	4-15 t.
		11-50 n.
		3-40 t.
		6-45 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
5-50 m.	6-25 m.	5-35 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-0 m.
1-55 t.	2-30 t.	12-25 t.
3-25 t.	4-0 t.	3-20 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-51 t.
6-30 t.	7-10 t.	9-13 n.
		6-10 m.
		8-35 m.
		9-50 m.
		11-35 m.
		1-0 t.
		3-55 t.
		5-26 t.
		9-53 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa
8-0 m.	9-28 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-40 t.	10-15 m.
1-55 t.	3-16 t.	2-5 t.
3-25 t.	5-2 t.	4-0 t.
4-50 t.	6-27 t.	8-21 n.
		9-50 m.
		11-35 m.
		3-55 t.
		5-26 t.
		9-53 n.

Pinhal Novo	Setubal	Pinhal Novo
8-45 n.	9-7 n.	5-29 t.
		5-51 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
5-50 m.	10-50 m.	5-10 t.
		9-53 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
6-30 t.	7-17 t.	7-37 t.
		8-15 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>
8-0 m.	3-21 t.	5-58 m.
4-50 t.	11-53 n.	11-33 n.
		4-0 t.
		6-10 m.
Lisboa	Moura	Lisboa
8-0 m.	3-48 t.	5-20 m.
4-50 t.	3-34 m.	8-5 n.
		4-0 t.
		6-10 m.
Lisboa	Villa Real	Lisboa
5-50 m.	11-49 n.	5-0 m.
8-0 m.		4-46 t.
4-50 t.		5-51 m.
		9-53 n.
		6-10 m.
Lisboa	Portimão	Lisboa
5-50 m.	9-26 n.	7-45 m.
8-0 m.		6-40 t.
4-50 t.		3-55 m.
		9-53 n.
		6-10 m.
Tunes	Portimão	Tunes
9-23 m.	10-30 m.	9-50 n.
		10-57 n.
Portimão	Villa Real	Portimão
6-20 m.	12-15 t.	1-10 t.
		7-5 t.
Faro	Villa Real	Faro
6-32 m.	9-0 m.	9-28 m.
3-48 t.	6-14 t.	6-35 t.
		9-0 n.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.
5-40 t.	6-59 t.	4-3 t.
9-25 n.	10-52 n.	7-26 t.
		8-56 n.
Porto	Braga	Porto
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.
8-3 m.	10-34 m.	8-4 m.
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.
12-10 t.	1-56 t.	11-0 m.
4-10 t.	6-6 t.	4-47 t.
5-40 t.	8-51 n.	7-27 t.
		10-27 t.
Nine	Braga	Nine
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.
11-38 m.	12-9 t.	12-50 t.
		4-19 t.
Porto	Vianna	Porto
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.
4-10 t.	6-40 t.	6-20 t.
		9-47 m.
		10-27 n.

Porto	Valença	Porto
<i>Partida</i>	<i>Chegada</i>	<i>Partida</i>
8-3 m.	12-57 t.	2-52 m.
a 12-10 t.	3-32 t.	a 9-20 m.
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.
		8-31 m.
		12-45 t.
		7-10 t.
Vianna	Valença	Vianna
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.
6-46 t.	8-15 n.	4-4 t.
		6-4 t.
Porto	Penafiel	Porto
4-30 t.	6-11 t.	5-15 m.
9-25 n.	11-10 n.	7-10 t.
		6-59 m.
		8-55 n.
Porto	Marco	Porto
9-33 m.	12-4 t.	1-8 t.
		3-38 t.
Porto	Regoa	Porto
5-0 m.	11-7 m.	4-10 m.
6-0 t.	10-42 n.	4-5 t.
		8-49 m.
		9-59 n.
Porto	Tua	Porto
a 3-22 t.	7-55 t.	a 5-24 m.
		10-2 m.
Porto	Barca d'Alva	Porto
7-47 m.	3-14 t.	z 8-3 m.
x 12-0 t.	a 4-55 t.	11-20 m.
		12-57 t.
		6-47 t.
Porto	Villa Real	Porto
7-47 m.	1-54 t.	a 4-45 m.
a 3-22 t.	8-39 n.	12-42 t.
		10-2 m.
		6-47 t.
Regoa	Villa Real	Regoa
6-55 m.	8-43 m.	6-45 t.
		8-27 n.
Marco	Tua	Marco
2-34 t.	9-11 n.	4-50 m.
		12-4 t.
Regoa	Barca d'Alva	Regoa
5-58 m.	11-0 m.	4-30 t.
		8-58 n.

VIZEU

Santa Comba	Vizeu	Santa Comba
j 6-50 m.	9-5 m.	11-45 m.
11-15 m.	1-30 t.	7-40 t.
r 11-5 n.	1-19 n.	—
		—

MIRANDELLA

Foz-Tua	Bragança	Foz-Tua
1-50 t.	8-0 n.	6-40 m.
8-10 m.	4-28 t.	10-15 m.
		5-33 t.

GUIMARÃES

Trofa		Guimarães		Trofa	
<i>Partida</i>		<i>Chegada</i>		<i>Partida</i>	
				<i>Chegada</i>	
	7-30 m.	9- 6 m.		5-35 m.	7- 0 m.
	9-20 m.	10-56 m.	c	7-20 m.	8-45 m.
b	1- 4 t.	2-35 t.		10-50 m.	12-14 t.
c	5- 2 t.	6-35 t.		4-20 t.	5-14 t.
b	7- 8 t.	8-29 n.	b	7- 0 t.	8-39 n.
c	7-24 t.	9- 0 n.		—	—

POVOA DE VARZIM

Porto		Povoa-Varzim		Porto	
	8-10 m.	9-39 m.		4-30 m.	5-50 m.
	10-15 m.	11-25 m.		6-25 m.	8- 5 m.
v	11-15 m.	12-48 t.		12- 0 t.	4- 7 t.
n	4-15 t.	5-35 t.	v	2-35 t.	4- 9 t.
	5-10 t.	6-42 t.		4-40 t.	6-12 t.
	6-35 t.	7-50 t.		—	—

Porto		Famalicão		Porto	
	6-10 m.	9- 9 m.		7-10 m.	11-12 m.
	3-10 t.	6-25 t.		6-40 t.	10-14 n.

Povoa		Famalicão		Povoa	
	4-40 m.	6- 0 m.	e 3- 0 t.		4-22 t.

- a* Directos ou rapidos.
b Domingos e dias santificados.
c Dias uteis.
d Ultimo dia util anterior aos santificados.
e Quartas feiras.
f 1.º dia util seguinte aos santificados.
j Terças feiras.
l Directo até ou desde Paço d'Arcos.
m Segundas, quartas, quintas e sabbados.
n Sabbados.
o Dia 23 de cada mez.
p Lisboa e Caes dos Soldados.
q Porto Campanha.
r Excepto segundas feiras.
s Terças, quartas, sextas e domingos.
t Segundas, quartas e sabados.
u » » e sextas.
v Dias 3, 12, 20 e 27.
x Terças e sextas feiras.
z Quartas e sabbados.

MAPPAS

— DE —

= CAMINHOS DE FERRO =

Que teem sido offerecidos como BRINDES
aos assignantes da GAZETA DOS CA-
MINHOS DE FERRO.

(VENDEM-SE NESTA REDACÇÃO)

Portugal, a 3 côres . . .	600	réis
Portugal e Espanha, a		
5 côres	500	»
França, a preto	300	»
Belgica, a 5 côres	500	»
Suissa, a 3 côres	500	»
Italia, a 5 côres	500	»
Austria, a 4 côres	700	»
Allemanha a 3 côres . . .	600	»

RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º

LISBOA