

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

9.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 609

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros  
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

COMPOSIÇÃO  
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
IMPRESSÃO  
Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Maio de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — 1.ª ampliação á tarifa especial n.º 6 (G. V.). Aditamento ao art. 15.º da tarifa de despesas accessorias. 2.º additamento ao art. 15.º da mesma tarifa.

Beira Alta. — 3.ª ampliação á tarifa especial n.º 3 (G. V.).

## SUMMARIO

	Paginas
Estatística dos caminhos de ferro portuguezes de 1877-1910, por J. Fernando de Sousa.....	129
Linhas ferreas brasileiras, por Mello de Mattos.....	131
Parte Official. — Portarias de 2, 3, 8, 12, 15 e 19, e decreto de 3 de abril, do Ministerio do Fomento.....	133
Viagens e Transportes.....	140
Porto-Leixões.....	141
Notas de Viagem. — XXXI. — (Illustrado). — O regresso. — De Beiruth a Port-Said. — Um vapor d'outros tempos. — De Port-Said a Alexandria — A França no Egypto.....	142
Linhas portuguezas. — Porto a Famalicão. — Valença á Lapella. — S. Thomé. — Moçambique ao Chirua. — Niassa-Zambeze. — Mutamba a Inharrime. — Chaves a Orense.....	143
Estatística dos caminhos de Ferro.....	144
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	144
Boletim Commercial e Financeiro.....	144
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	145
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	145
Caixa de Reformas.....	146
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Russia. — França.....	147
Arrematações.....	147
Agenda do Viajante.....	148
Horario dos comboios.....	148

## Estatística dos caminhos de ferro portuguezes de 1877-1910

Acabam de vir a lume os dados estatísticos da Repartição de caminhos de ferro relativos ás linhas ferreas do continente, contendo, além dos anteriormente publicados, os que respeitam ao anno de 1910.

Além dos dados habituaes sobre o trafego, encontram-se de novo n'este volume mappas graphicos, indicando para cada caminho de ferro a totalidade da receita total do trafego, das despesas de exploração e da receita liquida desde 1877 para os mais antigos, ou desde o inicio da exploração para os outros.

As demoras da impressão explicam o atrazo, sendo para desejar que o novo volume seja publicado o mais cedo possivel, contendo os dados relativos a 1911 e 1912, eliminando-se assim o volume relativo ao primeiro d'esses dois annos.

O accrescentamento dos graphicos constitue o progresso digno de menção.

Seria para desejar (e relativamente facil seria a compilação e coordenação d'esses elementos fornecidos pelas diversas administrações) que na estatística official figurassem os percursos dos comboios, a receita e despeza por comboio e kilometro, o percurso e tarifas medios de passageiros e mercadorias, o numero de unidades kilometricas do trafego, as existencias de material circulante, os accidentes occorridos.

Conviria ainda indicar, para cada linha, quanto possivel, o seu custo, as subvenções dadas pelo Estado, e fazer a resenha das respectivas leis organicas, como para os caminhos de ferro ultramarinos se encontram no respectivo album estatístico.

Ao digno chefe da Repartição de caminhos de ferro e aos seus intelligentes collaboradores propomos este desideratum que a sua boa vontade póde bem realizar.

Ainda que n'um primeiro ensaio possa haver deficiencias ou imperfeições, grande serviço prestaria a estatística official, já hoje util, se abrangesse todos os principaes dados característicos da existencia e da exploração das novas linhas ferreas.

A estatística de 1910 deve constituir um marco milliarío na historia da nossa rede ferro-viaria. As concessões feitas ao pessoal no fim d'esse anno e em 1911, assim como a elevação do preço do carvão, determinaram com effeito em quasi todas as linhas sensivel augmento das despesas d'exploração. O anno de 1910 fechou pois um periodo caracterizado por circumstancias que se não mantiveram integras.

Muitos dos dados compendiados agora na estatística official são já conhecidos pelos relatorios das companhias. Convem todavia pô-los em relevo, aproveitando a sua reunião.

A extensão da rede explorada em 1910 attingiu 2.898 kilometros, que se decompõem nas seguintes parcellas:

Via larga	}	Estado.....	1.024
		Companhias ...	1.424
		Total...	2.448
Via estreita...	}	Estado.....	90
		Companhias ...	360
		Total...	450

Apesar do augmento de extensão de 815 kilometros, em boa parte de linhas pouco productivas, o rendimento kilometrico cresceu 1:110\$000 em 20 annos. Essas novas linhas, pouco productivas em si, trouxeram o tributo do seu trafego áquellas de que são afluentes, determinando notavel accrescimento de receitas e actividade da circulação.

Convem agora agrupar o rendimento kilometrico (sem mil reis) por linhas, para se ver onde esse accrescimento foi mais sensivel.

	1890	1900	1910
Norte e Leste.....	5:333	6:350	8:820
Ramal de Caceres.....	694	674	906
» de Coimbra.....	6:316	8:114	11:166
Cintra-Torres.....	3:786	5:013	6:952
Torres-Figueira-Alfarellos..	1:268	2:065	2:872
Ramal de Cascaes.....	3:106	10:946	11:831
Beira-Baixa.....	817	982	1:411
Beira-Alta.....	1:397	1:447	1:965
Sul e Sueste.....	1:359	1:885	2:386
Minho e Douro.....	2:735	3:401	4:536
Porto a Famalicão.....	1:417	1:876	2:677
Guimarães.....	1:721	2:623	2:365
Linha de Vizeu.....	559	723	1:010
Foz-Tua-Mirandella.....	700	948	1:216

O único rendimento que accusa diminuição é o de Guimarães pela abertura do troço de Guimarães a Fafe em 1907, pois em 1906 o rendimento foi de 2:734\$000 e desceu a 2:253\$000 em 1908, para logo recommençar a marcha ascensional. A extensão da linha passara de 34 a 56 kilometros.

\*

As linhas do Norte e Leste, principal arteria ferro-viaria do paiz, continuam a ver progredir rapidamente as suas receitas, que attingiram em 1910, 4.484 contos, dando lugar ao rendimento liquido de 2.880, com um coefficiente de exploração de 0,35.

No respectivo mappa figura a indicação das datas em que se abriram os differentes troços da segunda via, que apenas falta nos 92 kilometros do Entroncamento a Alfarellos e nos 56 de Coimbra B a Aveiro, achando-se porém muitos trabalhos feitos. A cifra de 8:820\$000 do rendimento kilometrico dá ao Governo o direito de exigir a segunda via em toda a extensão das linhas, o que importaria além da conclusão indispensavel dos 148 kilometros da linha do Norte, a dos 176 kilometros do Entroncamento à fronteira na de Leste.

Por mais de uma vez tenho ponderado quanto conviria dispensar a Companhia d'esse encargo, em relação ao troço Abrantes-fronteira, 147 kilometros ou pelo menos além de Torre das Vargens, 108 kilometros, substituindo essa obrigação pela da construcção de outra linha, ou por qualquer melhoramento equivalente, o que evitará a inutil immobilização de capital n'um troço que será sempre de pequeno trafego.

Nas linhas do Sul e Sueste é digna de nota a constancia do rendimento kilometrico nos ultimos 10 annos (3:368\$000 em 1910) apesar da abertura de 196 kilometros de linhas pouco productivas em si mesmas. Em menos de 15 annos o rendimento total do trafego duplicou.

Durante o anno transportaram-se 16.762:835 passageiros, 233:537 toneladas de recovagens e 4.914:434 toneladas de mercadorias (p. v.).

O Estado arrecadou 633:638\$736 reis de impostos, sendo 383:458\$115 do de transito e 250:180\$621 de sello.

As receitas do trafego attingiram 10.820:563\$787 reis, sendo 5.476:624\$615 reis de passageiros e recovagens e 5.343:939\$172 de p. v. As despesas d'exploração attingiram 5.561:387\$848 e o rendimento liquido 5.229:176\$939. Não figura no mappa synoptico que estamos analysando a receita e despesa kilometrica das linhas no seu conjuncto, mas encontram-se n'outros, chegando-se aos seguintes resultados:

	Por kilometro Receita	Despesa	Coeficiente
Via larga ..	Estado . . . . . 3.106\$000	1.841\$000	0,59
	Companhias 4.925\$000	2.280\$000	0,49
	Media geral 4.165\$000	2.097\$000	0,50
Via estreita	Estados . . . . . 983\$000	927\$900	0,94
	Companhias 1.491\$000	959\$000	0,64
	Media geral 1.389\$000	953\$000	0,68

Para melhor comparação das linhas da via larga do Estado e das companhias, abstrahirei, no 1.º grupo, da linha do Norte e Leste, que pela excepcional importancia do seu trafego pesa demais na media. Abatendo pois os 506 kilometros d'essas linhas e os 4.463 contos das suas receitas do trafego, assim como os 1.583 das despesas d'exploração, achamos, para os 918 kilometros de linhas de via larga exploradas por companhias, as seguintes medias para a via larga:

	Receita	Por kilometro Despesa	Coeficiente
Estado . . . . .	3:106\$000	1:841\$000	0,59
Companhias ..	2:778\$000	1:813\$000	0,65
Media . . . . .	2:951\$000	1:828\$000	0,62

A exploração pelo Estado não se acha pois em condições inferiores à das companhias. O confronto é porém

desvantajoso em relação às linhas de via estreita. Importa lembrar todavia que o Estado apenas explora a linha do Corgo e um pequeno troço da do Tamega, abertos ambos n'estes ultimos annos.

E' digno de nota o incremento que tem tomado o trafego nos nossos caminhos de ferro.

Tomando-os no seu conjuncto e sem distincção de largura de via e approximando os dados relativos a 1890, 1900 e 1910, evidencia-se o progresso realizado:

	1890	1900	1910
Extensão explorada.	2:083	2:371	2:898
Numero de passageiros (mil) . . . . .	5:783	11:909	16:766
Toneladas de g. v.	68:352	124:264	233:537
» de p. v. . . . .	2.227:973	2.581:317	4.914:434
Receita de impostos (contos) . . . . .	127	439	634
Receita do trafego (contos) . . . . .	5:467	7:408	10:821
» kilometrica (mil reis) . . . . .	2:624	3:124	3:734
Despesa kilometrica	1:283	1:556	1:919
Coeficiente de exploração . . . . .	0,49	0,49	0,51

Foi menos rapida a progressão na do Minho e Douro (1.556 contos em 1910 contra 979 em 1895), mas deu-se em proporções lisonjeiras, e maior será quando os seus afluentes e ligação complementar com Leixões estejam construidos. A receita kilometrica de 4:556\$000 reis mostra bem a sua importancia.

O ramal de Caceres attingiu, em 1910, depois de ligeiras oscillações, o maximo do rendimento kilometrico de 906\$000 reis, sendo d'esperar, que os esforços feitos para o desenvolvimento das relações com Madrid o façam continuar a subir.

A Beira Alta vê as suas receitas continuarem a progredir depois de periodo critico em que desceram a 1:089\$000 rs. por kilometro em 1894. Em 1910 subiram a 1.964\$000 rs. O coefficiente de 0,59 accusa uma exploração economica.

A linha de Cintra-Torres com o rendimento kilometrico de 6:952\$000 rs. e o coefficiente de 0,48, é a segunda na importancia. Em Torres-Figueira e Alfarellos o rendimento attingiu 2:872\$000 com o coefficiente de 0,89, tendo chegado o reembolso de garantias, iniciado em 1906, a 18:565\$000 reis. E' d'esperar que todo o adeantamento da garantia venha a ser reembolsado no prazo da concessão. O mesmo se não póde dizer da linha da Beira Baixa com 1:411\$000 de receita kilometrica e 0,73 de coefficiente. A garantia baixou a 313:256\$317, tendo chegado a ser de 401 contos. A formula defeituosa a que está sujeita não incita a desenvolver o trafego.

A linha de Vendas-Novas ao Setil viu subir a receita kilometrica, em 7 annos, de 1:222\$000 a 1:533\$000. O coefficiente d'exploração mantem-se muito elevado (0,87 em 1910) graças às consideraveis reparações exigidas pela acção das cheias.

Nos 107 contos do trafego avuita a p. v. com 64.

Constante tem sido tambem o progresso na linha da Povoa, que em 1910 teve 2:676\$000 de rendimento kilometrico. E' nos ultimos 10 annos que se tem accentuado e o acrescimo de p. v., graças à ligação com Leixões.

O ramal de Cascaes attingiu em 1910 o rendimento maximo de 11:831\$000 com o coefficiente de 0,77. Nos 308 contos de receitas, a p. v. entra apenas por 25.

Na linha da Louzã o rendimento em 1910, quarto anno d'exploração completa, subiu a 969\$000, tendo começado por 888\$000.

A linha de Guimarães, que em 1906, com os seus 36 k. até aquella cidade, tinha o rendimento kilometrico de 2:763\$000, viu-o diminuir pela abertura de 22 kilometros de Guimarães a Fafe, tendo descido a 2:253\$000 em 1908, mas a progressão voltou de novo a accentuar-se, tendo sido

o rendimento 2:364\$000 em 1910, com o coefficiente d'exploração de 0,40.

A linha de Foz-Tua a Mirandella teve o rendimento de 1:216\$000, achando-se a garantia de juro reduzida, apesar da formula defeituosa, a 29 contos, menos de metade do maximo de 60 contos attingido ha 20 annos.

E' d'esperar que essa diminuição se accentuará á medida que se desenvolva a região tributaria pela acção do prolongamento a Bragança.

O coefficiente de 0,51 em relação a tão diminuto rendimento accusa o character extremamente economico da exploração.

Na linha de Santa Comba-Dão a Vizeu o rendimento attingiu em 1910 a cifra mais alta desde o inicio da exploração, 1.010\$000, com o coefficiente de 0,68; a garantia desceu já de 62.300\$000 a 46.559\$000, apesar da estreita zona tributaria da linha e da formula do contracto, pouco propicio a desenvolvimento de trafego.

O troço de Mirandella a Bragança teve, em 1910, quarto anno d'exploração completa, 694\$000 réis de rendimento kilometrico, igual ao que em data analoga teve o troço inferior. E' de esperar progresso rapido, apesar da formula d'exploração. A linha do Corgo viu subir o rendimento kilometrico em 5 annos de 628\$000 a 969\$000 em 1910, primeiro anno d'exploração até Vidago (desde 20 de março)

No Valle do Vouga os 55 kil. explorados em 1910 tiveram 1.095\$000 de rendimento, o que é um começo lisonjeiro para um pequeno troço da linha que acompanha a pequena distancia a do Norte.

A do Tamega, com os seus 13 kil. apenas, teve 695\$000 réis de rendimento kilometrico em 1910, primeiro anno d'exploração completa. O seu prolongamento impõe-se.

Em resumo: foi animador o resultado da exploração das nossas linhas em 1910. Os 10.821 contos de receita do trafego de todas ellas accusam um benefico influxo na economia nacional, que a construcção de novos afluentes accentuará.

J. Fernando de Souza.

## LINHAS FERREAS BRASILEIRAS

385.81 + (80)

Fallando dos Hespanhoes e Portuguezes, um viajante de além dos Pyrenéos notou que faziam gala de se ignorarem mutuamente, talvez porque muito se pareciam. (1)

Que essa seja ou não a razão porque em Portugal se lê Perez Galdós através das traducções francezas e se conhece a obra de Pi y Margall na versão resumida que se deve em França ao editor Félix Alcan, o facto é que pouco ou nada sabemos do movimento litterario e scientifico dos nossos vizinhos.

Mas caso analogo se dá com o Brasil, e tanto mais para lamentar quanto na outra margem do Atlantico a nossa lingua é muito mais cuidadosamente considerada, na sua pureza, do que nós proprios o fazemos.

Sem procurarmos mais longe do que na linguagem administrativa das obras publicas, depara-se-nos o verbo *desapropriar*, correspondendo ao que nós nos limitamos a traduzir do francez *expropriar*, substituindo as duas ultimas lettras para que tambem ficasse na nossa primeira conjugação.

Certo é que os pechosos e puristas de linguagem não podem n'este caso repetir qualquer das objurgatorias de Filinto Elysio, contra os «galliciparlas» visto que o termo veiu em linha recta do latim. Mas a par d'estes quantos mais!!

A Consiglieri Pedroso se deve uma tentativa feliz para congrassar o intellectualismo de Portugal com o do Brasil,

(1) Quillardet. Espagnols et Portugais chez eux, p. 197.

que infelizmente não persistiu na orientação por elle preconizada, porque após a ida á America de Abel Botelho, Ernesto de Vasconcellos e Dr. Lobo d'Avila Lima não se estabeleceu a corrente intellectual perenne que se contava que surgisse de tão auspiciosa viagem.

Nos escaparates das lojas de livros em Lisboa raro se depara uma edição brasileira. Os periodicos de além do Atlantico não apparecem á venda e apenas se lêem quando algum patricio nosso de regresso da America, por acaso os traz nas malas.

Contudo o nosso jornalismo tem muito que aprender para conseguir hobrear não já com os grandes quotidianos fluminenses, mas por exemplo com o *Correio Paulistano* ou mesmo com alguns dos diarios do Rio-Grande do Sul, Papel, typo, redacção, organização das secções, disposição dos artigos doutrinarios, tudo é bem feito e bem melhor do que nos periodicos que presumem ser os orientadores do espirito publico em Portugal.

Não espera quem isto escreve que o olhar olympico dos padres-mestres do jornalismo indigena se perca na prosa dos artigos com que occupo as columnas da *Gazeta dos Caminhos de ferro*; mas, se tal succedesse, já sabe que á audacia da critica acabada de ler corresponderia um encolher de hombros, que bem depressa o leva a fallar das linhas ferreas do Brasil, de que apenas possui informações que findam com o anno de 1911.

N'elle se augmentou a rede com mais 916, km<sup>706</sup>, ficando distribuida da seguinte maneira.

Em exploração.....	22.286,905 km.
Em construcção.....	3.840,707 »
Com estudos approvados.....	5.073,405 »
Extensão total...	31.201,017 »

As estradas de ferro da rede integram-se em cinco classes, a saber:

Propriedade do governo federal e sob a sua administração.....	4.217,893 km.
Propriedade da União e arrendadas.....	11.826.640 »
Concedidas pela União com garantia de juros.....	4.240,234 »
Concedidas pela União sem garantia de juros.....	3.392,363 »
Estaduaes.....	7.523,887 »
Extensão total...	31.201,017 »

As larguras de via são muito variadas, e assim succede [que na Estrada de Ferro Central do Brasil, se contam 915k,232 com 1<sup>m</sup>,60; com 1<sup>m</sup>,10 ha 907k,197, e com bitola mixta 116k,093.

O trafego n'esta linha tem crescido successivamente tanto em passageiros como em animaes e mercadorias, a contar de 1907, de modo que tanto o material circulante, como as officinas e abrigos para locomotivas e carros exigem ampliações importantes.

O rendimento de passageiros que, em 1907, attingiu 10.208:694\$000 réis, em 1911 chegou a 12.252:353\$000 réis.

O transporte de animaes em numero de 303:324 em 1907, rendendo 1.216:515\$000 réis, passou em 1911 a 414:638 com rendimento de 1.362:647\$000 réis, e as mercadorias, bagagens e encomendas com o peso de 1.121:290 toneladas subiram a 1.564:137, sendo os rendimentos nos annos já indicados 19.769:458\$000 réis e 17.869:594\$000 réis, o que prova a grande redução que soffreram as tarifas.

O serviço proprio d'aquella estrada de ferro no tocante a transporte de passageiros, animaes e mercadorias não se inclue nos valores citados.

Financeiramente, os resultados, deixam a desejar, por isso que accusam um deficit de 12.627:466\$827 réis, isto é, mais 6.529:523\$705 do que em 1910.

Comparando-se as receitas, encontra-se uma forte baixa em 1910, resultante da redução de tarifas decretada n'aquelle anno. Todavia já em 1911, se calcula que attingia quantia superior ao rendimento de 1909, não podendo fixá-la o relatorio ministerial que fornece estes dados, por isso que ainda falta apurar se é exacta a quantia de 200:521\$000 reis attribuida á receita eventual, aliás inferior a qualquer das que de tal origem provieram no quinquennio de 1907-1911.

Na estrada de ferro Oeste de Minas, a extensão media das linhas em trafego em 1911, foi de 1316 kilometros, incluindo os 208 de navegação de Ribeirão Vermelho a Capatinga, no Rio-Grande: Em 31 de dezembro d'aquelle anno a extensão total era de 1394 kilometros, em que se contavam 703 de via de 0,<sup>m</sup>76 e 485 e com a largura de um metro. Dos 325 em construção n'aquelle data, havia 199 já promptos para se lhe assentarem os carris e dormentes e 26 kilometros prestes a entrarem em exploração. Em estudos mediam-se 243 kilometros.

Tambem n'esta linha se faz sentir a falta de material circulante e a insufficiencia dos abrigos e estações, accrescendo que ella exige uma vedação em todo o seu comprimento por servir uma região inteiramente pastoril.

O trafego total attingiu 160:863 toneladas de mercadorias, bagagens e encomendas 29:278, animaes e 154:209 passageiros em 17:686 comboios diversos com o percurso de de 1.211468 kilometros, cabendo aos vapores na linha fluvial 91:144 kilometros.

O rendimento bruto foi.....	3.320:885\$870
E a despesa.....	2.425:422\$294

No saldo figuram as importancias dos transportes effectuados por conta do Governo e da propria linha, e a renda em debito.

A percentagem da receita distribuiu-se do modo seguinte no referido anno de 1911:

Passageiros.....	21,07	por cento
Bagagens e encomendas.....	6,83	»
Animaes.....	6,16	»
Vehiculos.....	0,05	»
Mercadorias.....	60,72	»
Telegrapho.....	1,16	»
Armacenagens.....	0,17	»
Diversos.....	1,99	»
Accessorios.....	1,85	»
	100,00	

A publicação official de que se extractaram estes elementos estatísticos, não os ministra infelizmente com referencia ás estradas de ferro de Rio do Ouro, Cruz-Alta a S. Angelo, Lorena a Piquete, S. Pedro a S. Luiz e Basilio a Taguarão, todas da administração do Governo Federal.

Dos 12.527,619 explorados por arrendamento ou por concessões com ou sem garantia de juros, a distribuição é como segue:

Propriedade da União e arrendadas.	7.462,113 km.
Concedidas pela União:	
com garantia de juros.....	3.147,044 »
sem garantia de juros.....	1.918,462 »

E' para notar que perto de 60 por cento da extensão d'estas linhas por arrendamento passou da posse do Estado para empresas que são quasi todas constituídas por capitaes estrangeiros. De facto, apenas nos 1048,240 km. da rede Sul Mineira e nos 100,854 km. da Central do Rio Grande do Norte é que estão envolvidos capitaes brasileiros, ao passo as de Madeira, Maimoré, rede Cearense, Redes Great-Western, Viação da Bahia, Paraná, D. Theresa Christina, Viação Federal do Rio-Grande do Sul, a mais extensa de todas, pois conta 2.170,424 km., e as duas pequenas linhas de Itapura e Jupiá e de Goiaz todas foram arrendadas a empresas estrangeiras. Da linha Madeira Maimoré já deu conta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, bem como da Great Western of Brazil Railway.

A explicação d'este facto acha-se na passagem seguinte do relatorio do Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves, e que, pela sua importancia, aqui se transcreve:

«O regimen da garantia de juros, pagos em oiro, escreve o Sr. Dr. Barbosa Gonçalves, tinha-se tornado muito oneroso para o Governo que em epochas de cambio baixo fôra obrigado a grandes sacrificios. Bastará lembrar as duas entradas do Norte: a Bahia a S. Francisco e a Recife a S. Francisco que absorveram as elevadissimas sommas, respectivamente de 66:812 e 33.320 contos, incluidas tambem as despesas feitas com as differenças de cambio e com agentes financeiros. Feita a encapação de quasi todas as estradas que gosavam de garantia de juros em oiro, ficava assim o Governo alliviado para solver os compromissos tomados para amortização e juros do capital necessario a essa operação financeira.

Encampada tambem a Estrada de Ferro, Bahia S. Francisco e a que constitue o ramal do Timbó, foram arrendadas provisoriamente por contracto de 27 de junho de 1901... Por contracto de 8 de janeiro de 1902 arrendou-se... tambem com caracter provisorio a Estrada de Ferro Central da Bahia. As outras estradas encampadas como a de Recife a S. Francisco, Natal a Nova Cruz, Conde d'Eu, Central de Alagoas e ramal, reunidas ás estradas Paulo Affonso e Sul de Pernambuco, de propriedade do Governo Federal e que estavam sob a sua administração, foram dadas em arrendamento á Companhia «Great Western of Brazil Railway» proprietaria da estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, que gosava de garantia de juros em oiro. O contracto de 6 de agosto de 1901 feito com essa companhia para o arrendamento d'essas estradas, incluiu o resgate d'essa garantia, que devia terminar em 31 de dezembro de 1910».

Ainda prosegue o relatorio alludido com a exposição dos resgates e arrendamentos subsequentes d'outras linhas bem como a novação do contracto para as linhas do Estado Rio-Grande do Sul em que se incorporaram algumas estadaes, deduzindo-se de toda aquella exposição que o resgate foi uma operação financeira que se impunha e que se effectuou na occasião appropriada.

Em 1911 modificaram-se os contractos de arrendamento de algumas linhas ferreas, incidindo taes alterações apenas na clausula relativa ás rendas a pagar.

Para resumir, dir-se-ha que desde o inicio do arrendamento das suas estradas de ferro até 31 de dezembro de 1911, os arrendatarios teem pago 33.212:004\$390 réis.

No anno de 1911 a «Great Western of Brasil Railway» contribuiu pelas linhas que traz de renda com 293.576\$400 réis e a «Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil» com 81.908\$480 réis.

Muitas são, as disposições legaes que auctorizaram o Governo brasileiro a emittir apolices da divida publica de 4 por cento oiro e 5 % papel para aquisição e construção de estradas de ferro. Até 31 de dezembro de 1911 aquellas emissões attingiram 134.803 contos, moeda brasileira.

Para o resgate dos caminhos de ferro que gosavam da garantia de juros em oiro, contraiu-se em 1901 um emprestimo *rescision bonds*, na importancia de 16.619:320 Libras esterlinas, começando logo em 1903 a amortizar-se, não segundo uma lei mathematica mas em harmonia com disponibilidades e recursos especiaes.

Os resgates effectuados foram os seguintes:

Em 1903.....	£ 165.920. 0.0
» 1904.....	» 387.840. 0.0
» 1905.....	» 196.720. 0.0
» 1906.....	» 359.700. 0.0
» 1907.....	» 687.600. 0.0
» 1908.....	» 189.500. 0.0
» 1909 e 1910.....	» 429.480. 0.0
» 1911.....	» 192.815.11.5

ou um total de £2.609.575.11.5

poderão baixar a 80 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas em sentido contrário, não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

Art. 7.º O limite máximo das inclinações será de 25 milímetros.

Art. 8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 23 quilogramas por metro corrente.

Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

Art. 9.º As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

Art. 10.º As linhas serão fechadas por meio de muros, sebes, ou grades de madeira, que as separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

§ único. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que é desnecessária para segurança do público e da exploração.

Art. 11.º A empresa deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art. 12.º A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art. 13.º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais ou vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo o exigir, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado dêsse serviço.

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6<sup>m</sup>,60; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3<sup>m</sup>,5; a altura dos parapeitos será de 0<sup>m</sup>,70, pelo menos.

Art. 15.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6<sup>m</sup>,60; sendo distrital, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4,5 metros.

A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris, será, pelo menos, de 5 metros.

Art. 16.º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30º.

Art. 17.º A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4<sup>m</sup>,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima dêsse nível até o intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos, de 5<sup>m</sup>,50.

A empresa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ único. O governo, sob proposta da empresa, poderá reduzir as dimensões dos subterrâneos a que se refere este artigo.

Art. 18.º Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com via férrea durante a feitura desta, a empresa, construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.º A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem applicáveis.

Art. 20.º A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroa-mentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tejo.

Art. 21.º As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou as que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Havê-las há de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.ª classe terão assentos estofados e as de 2.ª classe assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, e será do tipo mais aperfeiçoado, previamente submettido á aprovação do Governo.

Os combois que levem passageiros terão freio continuo e automático.

Art. 22.º O caminho de ferro, em todos os seus edificios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem para o serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coque e quaisquer outros provisionamentos em quanto forem importados livres de direitos.

## CAPITULO II

### Concessões que o Estado faz á empresa

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo respectivo contrato, concede-lhe o Governo pelo número de anos que resultar da licitação e que não poderá exceder a noventa e nove anos, a contar da data da assinatura do contrato definitivo, a exploração dos respectivos caminhos de ferro; nos termos e com as condições nele estipuladas.

Art. 24.º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único. Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, for destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida pública pelo seu valor no mercado.

Art. 25.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, as linhas com todo o seu material fixo e seus edificios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dêle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor dêsse como o do carvão de pedra e doutros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 26.º São asseguradas aos concessionários as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, a saber:

1.º Os auxilios que as câmaras municipais interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

2.º O subsídio que, pelas comissões distritais, for concedido;

3.º A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas de via estreita;

4.º Cedência, por espaço de trinta anos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento das linhas;

5.º Isenção, durante trinta annos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fôsem obrigados pelas leis em vigor;

6.º A importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas férreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiaes, serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do país, e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o efeito da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43.º, do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.º *Material fixo*. — Os elementos da superstrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º *Material circulante*. — As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes móveis; os objectos manufacturados, que se-

jam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fôlha, varões ou tubos, máquinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

Art. 27.º Passados os primeiros quinze anos depois da abertura desta linha á exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se há o producto liquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se; deduzir-se há desta soma o producto liquido que corresponder aos dois anos menos productivos, e tirar-se há a média dos outros annos, a qual constituirá a importância duma anuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltar para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade, nunca será inferior ao producto liquido do último dos sete annos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não será incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 28.º A empresa concessionária terá apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas ás que explorar, a distância de menos de 40 quilómetros em que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Art. 29.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou construir por conta do Estado, quer esses caminhos sejam paralelos ás linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

Art. 30.º Quando o Governo venha a ordenar a construção duma estrada, canal ou via férrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo á circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

Art. 31.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 32.º As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto destas condições, terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acôrdo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acôrdo sobre o exercicio desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 33.º Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro, serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou daquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 34.º Concede, emfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á prévia aprovação do Governo.

### CAPÍTULO III

#### Condições relativas á exploração

Art. 35.º As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos á aprovação do Governo, serão sujeitos á informação da direcção fiscal de caminhos de Ferro.

Art. 36.º São prohibidos os contratos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas quer para o tráfego interno, quer para o serviço combinado das linhas concedidas, seja qual fór a administração que os pretenda celebrar. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

Art. 37.º Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser annunciada ao público, pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art. 38.º As despesas accessórias não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art. 39.º A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; as-

sim, 1 quilómetro encetado será pago como se fôsse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor de 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O péso da tonelada é de 1:000 quilogramas.

As fracções de péso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim, todo o péso comprehendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

Art. 40.º O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisiveis de péso superior a 5:000 quilogramas, não será obrigatório para as empresas. As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre elas e os expedidores.

Feito, porém, acôrdo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprêgo dum ou mais vagões, pagará pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o péso a transportar.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagarão na razão do dôbro do preço ordinário.

§ 3.º Os cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso o dôbro do preço das respectivas tarifas.

Art. 41.º As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efeito de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acôrdo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministério do Fomento.

Art. 42.º Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa), que pesarem menos de 10 quilogramas, serão considerados como objecto de recovagem.

Art. 43.º Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço, além daquele que dever pagar pelo seu lugar.

Art. 44.º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 45.º Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nela sem pagar quantia alguma.

Art. 46.º A empresa será obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

Art. 47.º A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telégrafos designar, das ambulancias postais e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.º Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postais, de dois compartimentos de 2.ª classe para transporte das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.º Transporte do material dos correios e telégrafos;

4.º Limpeza externa das ambulancias postais;

5.º Transporte de empregados da direcção geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telégrafos;

6.º Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

Art. 48.º O número de viagens por dia será fixado pela empresa de acôrdo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos ás regras de policia; para segurança pública, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a Empresa.

Art. 49.º Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

Art. 50.º O uso do telégrafo electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços duma tabela estabelecida pela empresa de acôrdo com o Governo.

### CAPÍTULO IV

#### Condições relativas ao depósito, prazo para os estudos e construção, penas convencionais, legislação applicavel e outras estipulações

Art. 51.º O depósito definitivo de 16:000\$000 réis será effectuado pelo adjudicatário antes da assinatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

§ único. O adjudicatário que effectuar o depósito definitivo em

títulos de dívida pública terá direito a receber os juros desses títulos; se o efectuar em dinheiro, ser-lhe-há abonado o juro de 2 por cento ao ano.

Art. 52.º Os projectos serão apresentados à aprovação do Governo, no prazo máximo de nove meses, contados da data da portaria que aprovar o contrato da concessão.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses, contado da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto, e estar concluída no prazo de três anos.

Art. 53.º A linha poderá ser aberta à exploração por troços successivos, a partir simultaneamente de Tomar e Nazaré ou dos pontos de cruzamento com as linhas do norte e de oeste.

Art. 54.º Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas, e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa que será fixada pelo Governo, ouvida a fiscalização dos caminhos de ferro, e que não excederá a 2:000\$000 réis para cada secção.

Art. 55.º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 54.º), se não cumprir as outras cláusulas estipuladas no contrato, ou se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato. Na mesma pena incorre o adjudicatário se não comprovar, no prazo fixado na sua proposta, que constituiu empresa com o capital suficiente, perdendo, nesse caso, o depósito de garantia.

§ 1.º No caso de rescisão, a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública, por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lango oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogável prazo dum mês, a contar do dia em que fôr publicado no *Diário do Governo*.

§ 4.º O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante nem cauciona contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ 6.º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer relativamente à linha férrea, a realizar os direitos do Estado.

Art. 56.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 57.º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do artigo 24.º, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas dum quinto a título de multa.

Art. 58.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la há logo para ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se três meses depois de intimada na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha férrea, nos termos do contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.º Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

Art. 60.º A execução de todas as obras dos caminhos de ferro concedidos pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprégo do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 61.º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções, serão abertos ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ único. Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a elle com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo sobre se sim ou não tal linha férrea deve ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 62.º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 63.º A empresa fica sujeita:

1.º Às leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a policia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação às construções, como aos serviços da exploração.

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telégrafo-postal.

3.º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de trânsito e selo.

Art. 64.º A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art. 65.º As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a apazimento de ambas as partes.

Faltando acôrdo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem a obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

Art. 66.º Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicatária.

Art. 67.º A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 68.º A empresa poderá traspasar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por contrato a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, em 12 de Abril de 1913 = O Director Geral, interino, *José Maria Cordeiro da Silva*.

Atendendo a que o projecto de ampliação das instalações do apeadeiro de Lamasosa, na linha do norte, quilómetro 114,4, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para passar a ser considerado como estação, está nos termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 19 de Abril de 1913. = O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Atendendo a que o projecto de variante entre o quilómetro 52,404 e 70 817 do troço da linha do Vale do Vouga, compreendido entre Sarnada e Viseu, datado de 17 de Fevereiro de 1913 e elaborado pela Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger, concessionária do aludido caminho de ferro, está nos termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado o referido projecto.

Paços do Governo da República, em 19 de Abril de 1913. = O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.

Para darmos cabimento a tanta materia que havia para a PARTE OFFICIAL d'este numero, sem prejudicar as outras secções do jornal, augmentamos 4 paginas n'este numero.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Festas, feiras e romarias

A mais d'um mez de primavera, raros tem sido os dias em que o sol, o lindo e decantado sol de Portugal, se nos tem mostrado sorridente e radiante como estavamos habituado desde creança a vê-lo scintillar n'esse lindo céu azul por nós tão apregoado como um dos elementos de atracção para o estrangeiro.

Estamos a 1 de Maio, o dia consagrado pelo proletariado de todo o mundo como de descauso e de festa, dia em que n'um colossal amplexo espiritual, os trabalhadores da Terra se estreitam commungando n'um mesmo ideal supremo de bondade e de justiça como que para tomarem alento para o proseguimento da lucta pelas suas tão sonhadas reivindicações.

N'este dia que para todos os que sentem e pensam alguma coisa de mais bello e nobre do que as simples superfluidades que constantemente nos rodeiam, é uma data solemne, costumam os trabalhadores ir desfolhar flôres lindas sobre as campas dos seus apostolos que exauriram a vida a luctar por um futuro de felicidades, e scismando junto dos seus mortos queridos, fazendo reviver na memória as suas palavras a um tempo de bondade e de incitamento á lucta, vão como que reconfortar-se para continuar no proseguimento da conquista do seu ideal.

E a primavera linda, sorridente, offerecendo-lhes as suas rosas, as suas brisas e o seu sol, costuma prestar-lhes o melhor auxilio que nem os milhões de maior argentario poderiam prestar.

Este anno, porém, não sabemos se poderão contar com ella e toda a sua côrte magnificente. As rosas lá estão, é verdade, pendendo por entre luxuriante ramaria, a despeito das ventanias e das chuvas fustigantes que tem feito, mas o sol e o azul do céu a cobri-los carinhosamente é que não sabemos se faltarão á chamada. Oxalá que não.

Por esse paiz fóra grande numero de festas se annunciam.

Não faltarão feiras e arraiaes onde a mocidade irrequieta, cheia de alegria e d'amor vá consagrar algumas horas ao prazer. O commercio arrecadará bons cumquibus, as moçolas arranjarão futuros noivos, etc, etc. mas... se não houver sol, tudo será nada. Tristezas, dinheiros gastos sem proveito, arrelias, contrariedades.

Não, não queremos crer que o sol faça *grève*. Não cremos que o grande astro venha n'esta occasião importantiar o bom do povo ingenuo e trabalhador que tem por unica riqueza o que a natureza lhe dá.

E n'essa esperanza contamos ouvir amanhã dizer que foi grande a concorrência de forasteiros ao Bussaco e ao Luso onde se celebram festas deveras attrahentes, como já tivemos occasião de referir no nosso ultimo numero, e a proposito das quaes os caminhos de ferro estabeleceram bilhetes reduzidissimos; que não faltaram rapazes e raparigas a bailar nas festas de Villa Real de Santo Antonio onde o primeiro de maio é sempre muito festejado; que na feira do Montemor-o-Novo, que se inaugura hoje e termina no dia 3, a concorrência foi enorme e se fizeram ricos negocios, como é costume fazerem-se na feira d'aquella linda villa alemtejana; que finalmente, os operarios organizaram as suas festas e as suas romarias ao abrigo d'um delicioso dia primaveril, no meio da mais santa paz.

## Em Villa Franca de Xira

Os dias 4 e 5 d'este mez são de grande festa em Villa Franca de Xira.

N'estes dois dias a famosa villa Ribatejana diverte-se,

e juntando o util ao agradável, consegue o que só o povo sabe fazer, alliar á poesia e ao pictoresco o prosaismo do negocio.

Nada mais pictoresco do que uma feira portugueza, onde a alegria esfusante da mocidade por entre os vapores do alcool ás vezes faz as suas diabruras, onde o amor de braço dado com a pimponice e a fanfarronada se dão largas, e onde ao mesmo tempo a defrontar-se com Cupido, o deus Mercurio vae encarreirando boa dinheirama para o pé de meia do negociante.

A commissão organizadora das festas tem-se empenhado para que sejam deslumbrantes e superiores ás do anno passado.

Alem d'estas festas, cujo programma, deveras attrahente adeante publicamos, realizar-se-ha a remonta de gado para o exercito no sitio do Cabo, no campo das Lezirias, a que concorrem todos os lavradores do Ribatejo, esperando-se por isso que se realizem importantes transacções.

O programma das festas é o seguinte:

Dia 4 — Feira de gado, onde se fará a remonta para o exercito, nas lezirias do Tejo; recepção á banda de infantaria 5, que abrilhantará as festas; grande corrida de touros de puro sangue, generosamente offerecidos pelos principaes lavradores ribatejanos e em que tomarão parte artistas e amadores; á noite, lindo fogo aquatico e concerto pela banda.

Dia 5 — Jogos esportivos; imponente cortejo civico com carros allegoricos, em que se farão representar a agricultura, o commercio e a industria; festival nocturno na praça de touros.

Como de costume a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes faz nos dois dias serviço a preços reduzidos e prolonga até Santarem o ultimo tramway da noite para o regresso de passageiros.

E' mais que certo que nos dois dias das festas, Villa Franca de Xira irá regorgitar de forasteiros.

## Feira de Gado e touradas em Badajoz

Nos dias 10 a 14 d'este mez tem logar na nossa vizinha cidade de Badajoz a feira annual de gado que é sempre muito concorrida pelo elemento portuguez.

Por occasião da feira devem realizar-se magnificas festas, entre os numeros dos quaes estão annunciados duas grandes corridas de touros nos dias 11 e 14 em que tomará parte o que ha de melhor na arte de Montez.

Haverá tambem bellos concertos pela banda da Guarda Municipal de Madrid, que é considerada como uma das primeiras da peninsula.

As festas em Badajoz costumam ser sempre frequentadas pelos Portuguezes amantes da tauromachia que, avidos de sensações, encontram no toureio á hespanhola o que não encontram nas arenas portuguezas.

São gostos, e como gostos não se discutem, o que desejamos é que vão e se divirtam muito e que á volta não venham inquietos com os olhares fascinantes d'alguma *manola* que lhes tenha feito andar a cabeça a razão de juros.

Para estas festas, o Caminho de ferro não se esqueceu de offerecer ao publico bilhetes reduzidos, e que são validos para ida nos dias 8 a 11, e para volta em 11 e 15 do corrente por todos os comboios ordinarios, excepto os rapidos, e pelos especiaes que partirão: de Lisboa ás 11 e 37 minutos da manhã, chegando a Badajoz ás 8 e 16, e de Badajoz em 11 ás 22,14 para chegar a Lisboa ás 5, 44 de 12.

Os preços dos bilhetes, incluidos os impostos, são: Lisboa-Rocio, Braço de Prata a Sacavem, Alhandra a Setil, Pombal, Soure, Coimbra, Coimbra-B. Pampilhosa,



Mealhada, Torres Vedras, Figueira, Castello Branco, Covilhã, Fundão, Muge, Coruche e Vendas Novas.—1.<sup>a</sup> classe, 4\$840, e 2.<sup>a</sup> classe, 2\$540; Guarda, 5\$440, e 2\$840; Sant'Anna a Santarem, Matto de Miranda a Entroncamento e Praia, Payalvo a Albergaria 4\$640, e 2\$440; Aveiro, Ovar, Espinho, Granja, Gaia, Porto-Campanhã, Caldas e Leiria, 5\$340, e 3\$390; Abrantes e Ponte de Sôr, 3\$640; e 1\$920; Castello de Vide, Marvão, Chança, Crato e Portalegre, 1\$670, e 1\$120; Assumar e Santa Eulalia, 730, e 530.

E' permittido aos portadores de bilhetes de primeira classe occuparem logares de luxo, quando os haja disponiveis, mediante o pagamento da sobretaxa de 16\$800 por cada toilette cama, e de 21\$600 por cada sofá-cama.

Se o tempo não fizer partida grande será o numero de visitantes portuguezes ás festas de Badajoz.

### Festas da cidade em Santarem

Promettem ser brilhantissimas as Festas da Cidade que se devem realizar em Santarem nos dias 17 a 19 do corrente mez que estão despertando o maior enthusiasmo entre a laboriosa população santarena.

Do programma que foi magnificamente elaborado pela respectiva commissão destacam-se entre outros numeros de sensação, um grandioso cortejo civico, no dia 17, em que tomará parte o funcionalismo civil e militar e representantes de todas as classes trabalhadoras, escholae, etc. um grande festival no jardim da Republica n'aquelle mesmo dia, um cortejo agricola e pecuario, no dia 18, a que assistirá o Sr. Ministro do fomento; parada de bombeiros, exercicios gymnasticos pelos soldados dos regimentos da guarnição e jogos esportivos no dia 19, além das illuminações geraes e fogos d'artificio.

Os Santarenos esperam que o caminho de ferro estabeleça bilhetes a preços reduzidos afim de chamar ás suas festas grande concorrência de forasteiros.

### Temporada de banhos e aguas mineraes

O serviço especial que os caminhos de ferro costumam estabelecer para a temporada de banhos e aguas mineraes deve este anno principiar em 15 de Junho, tanto para as procedencias do Paiz como para as hespanholas.

Segundo nos consta os preços dos bilhetes e demais condições do serviço não eguaes ás do anno passado.

### Caixeiros viajantes

Entra hoje em vigor nas linhas do Minho e Douro medida identica á que foi estabelecida nos caminhos de ferro do Sul e Sueste, da redução de 50% para o transporte dos caixeiros viajantes e suas bagagens, a que nos referimos no nosso ultimo numero.

### Logares de luxo nas linhas da Beira Alta

Desde o dia 15 do mez passado que se acha estabelecida a faculdade do publico poder utilizar nas carruagens de corredor lateral, logares fronteiros de 1.<sup>a</sup> classe armados em camas, no percurso de Pampilhosa a Villar Formoso. O numero d'esses logares é limitado ao maximo de 6. Os pedidos devem ser feitos nas estações até 10 minutos antes da partida do comboio e serão satisfeitos pela ordem chronologica da inscripção.

A sobretaxa para a occupação d'esses logares é de 1\$000 reis, seja qual fôr o percurso.

### Modificação de tarifas no Minho e Douro

A quebra natural para as remessas de palha foi augmentada nas linhas em 2% sobre o indicado no respectivo quadro da tarifa geral, passando portanto a ser de 2,5% até 125 kilometros, 3% de 126 a 250, e de 3,5% para os percursos superiores a 250 kilometros.

\*

A taxa de aluguer de encerados para cobertura das remessas de adubos durante o periodo de armazenagem

gratuita nas estações de destino, foi fixada desde o dia 20 do mez passado em 50 reis por dia e encerado com o minimo de cobrança de 100 reis por encerado.

\*

Desde o dia 26 do mez findo foi estabelecido ficar a cargo dos expedidores o resguardo de adubos chimicos indicados na 2.<sup>a</sup> serie da tarifa especial n.º 7 de pequena velocidade, quando as remessas sejam effectuadas por vagões completos. Por este motivo o caminho de ferro não fornece encerados para os resguardar, concedendo comtudo o transporte gratuito no regresso á procedencia dos encerados que os expedidores tenham fornecido para resguardar as mercadorias.

### No Sul e Sueste

A partir de 10 do corrente a taxa de aluguer de encerados para a cobertura de adubos transportados ao abrigo da tarifa n.º 8 de pequena velocidade, durante o periodo da armazenagem gratuita na estação de destino, são fixadas, como no Minho e Douro, em 50 reis por dia e encerado com o minimo de cobrança de 100 reis por encerado.

\*

A's condições da tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, para transmissão de telegrammas foi addicionada uma condição pela qual não se aceitam telegrammas em cifra senão quando expedidos por auctoridades devidamente reconhecidas.

\*

Segundo Aviso ao Publico de 25 do mez findo a alinea c) da tarifa 8 de pequena velocidade, fica modificada a partir de 10 do corrente, no sentido da Administração só se obrigar a fornecer vagões descobertos para os transportes de adubos.

### Companhia Portugueza

Entrou em vigor no dia 25 do mez findo a inclusão na Classificação Geral de mercadorias e na tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade, do producto denominado Trinitrotuluol a que nos referimos n'um dos nossos ultimos numeros.



## PORTO-LEIXÕES

O *Diario do Governo* de 24 de abril publicou a lei de 23, que auctoriza o Governo a proceder ás obras necessarias nos portos do Douro e Leixões para a sua cabal adaptação ás exigencias commerciaes, e a confiar a direcção das obras e os serviços d'exploração á Junta autonoma das installações maritimas do Porto (Douro-Leixões) que não é senão a actual Junta autonoma das obras da cidade, com attribuições diversas e mais numerosa composição dos seus vogaes.

Aguardemos a publicação d'este diploma sob a sua forma definitiva, com as alterações que na proposta ministerial foram introduzidas no Congresso, para o apreciarmos e com elle o interessante e proficiente estudo do distincto engenheiro Ezechiel de Campos. Deixaremos esse exame para o proximo numero, limitando-nos por agora a resumir as disposições da lei.

O art. 1.<sup>o</sup> auctoriza o Governo a proceder, por intermedio da Junta autonoma, á exploração commercial do porto de Leixões e ás obras para isso necessarias, assim como para defesa e conservação das actuaes.

2.<sup>o</sup> a incluir nas attribuições da ponte os serviços da 1.<sup>a</sup> Direcção dos serviços fluviaes e maritimos no porto do Douro a jusante da ponte D. Luiz e os de Leixões, retirando-lhe a reforma da cidade, e a accrescentar á Junta 5 vogaes: director da Alfandega do Porto, presidente da Camara de Gaia, 2 representantes das companhias de navegação, eleitas pelos interessados e 2 representantes do commercio d'exportação do Porto e Gaia nomeados pelo Ministro.

3.<sup>a</sup> a transferir para a Camara do Porto a construcção do palacio de justiça ;

4.<sup>o</sup> a codificar n'um só diploma os preceitos organicos sobre o Douro e Leixões ;

O art. 2.<sup>o</sup> prescreve a restituição sem juro dos subsídios do Estado à Junta pelas forças dos seus lucros liquidos.

A base 1.<sup>a</sup> regula o accordo a celebrar com a Companhia das Docas, exonerando-a dos encargos da lei de 1889 relativamente a Leixões e assegurando ao seu trafego de transito um differencial nas tarifas do porto.

A base 2.<sup>a</sup> define as obras a fazer no porto commercial segundo o ultimo projecto approved, no de abrigo segundo o que vier a ser approved e no Douro conforme o plano que a Junta apresentará.

Auctoriza a Junta a adeantar 600 contos à Administração dos caminhos de ferro para «as ligações ferroviarias de Leixões com os caes do Douro» ou a quantia precisa para os encargos do respectivo emprestimo.

A base 3.<sup>a</sup> considera receitas da Junta o direito da carga no Porto e em Leixões e os impostos de Leixões.

A base 4.<sup>a</sup> manda inscrever no orçamento de 1914-1915 e seguintes a dotação até 240 contos para habilitar a Junta a levantar até 7:500 contos para a obra com annuidade não excedente a 6% e amortização no periodo maximo de 60 annos.

A base 5.<sup>a</sup> prescreve a annexação das freguezias de Mattozinhos, Leça, Guimarães e Santa Cruz do Bispo ao concelho do Porto, bem como as outras, na parte ou no todo, que fiquem dentro da nova circumvallação.

\*

E' á intelligente actividade e ao tenaz esforço do Sr. Xavier Esteves que o Porto deve a solução adoptada, sendo d'esperar que o distincto engenheiro consiga completar a sua obra por diligencias efficazes para assegurar os capitaes precisos.



XXXI

O regresso.—De Beiruth a Port-Said.—Um vapor d'outros tempos.—Recordações de ha um anno.—De Port-Said a Alexandria.—A França no Egypto.

Comecemos o regresso, que foi longa a viagem e elle ainda nos levará bons 20 dias.

Da Palestina para a Europa não ha carreiras directas de vapores, e que as houvesse, já os nossos habituaes leitores sabem que não as aproveitariamos. Já bastante lhes temos dito que, não por medo do mar — que está provado não o ter quem em todos os mares tem navegado — mas porque a viagem por terra nos agrada muito mais e nos deixa ver coisas para referirmos aqui — emquanto que, por mar só céu e agua se vê — preferimo-la sempre, embora nos custe mais cara ou nos obrigue a uma grande volta, como no caso presente.

Vapores ha que veem á Europa, não, porém a Lisboa; por isso melhor é vir a Port-Said ou á Alexandria, e ahi temos a facilidade da escolha do que quizermos, e pela via que preferirmos.

Além d'isso, na ida para lá deixamos de ver Alexandria, e era esta uma flôr que nos faltava no ramallete.

Dos vapores que, nos dias em que nos convinha partir, saham de Beiruth, uns vinham fazendo escalas por Saída, por Jafa, levando tres dias; um, porém, das «Messageries»,

vinha directo a Port-Said em 20 horas; era evidentemente esse que convinha a quem, como nós, gosta de andar depressa — embora as grandes velocidades produzam horrores como o do *Titanic*, cuja recordação ficará para sempre na memoria do mundo.

O vapor que partia era o «Orenoque», bem conhecido nosso, porque muitas vezes veiu ao porto de Lisboa, de onde fazia carreira para o Brasil, e conheciamo-lo como um bom barco.

Fôra mesmo, em tempo, tão afamado, que se conta que um passageiro, vaidoso de ter viajado n'elle e á falta de outro titulo honorifico com que ornamentar o seu cartão de visita, mandou imprimir bilhetes pondo por baixo do nome: *Ex-passageiro do Orenoque*.

Por certo que hoje já não o faria, porque o velho barco, fatigado por tanto serviço, marcha como um decrepito, anda aos bordos, como um bebedor, é um tonto sobre a agua.

Apesar do mar estar bonançoso, era ver como aquelle casco se movia sobre a agua como uma velha canastra ao embate das ondas!

Assim que largou a amarração, os tombos começaram de forma tal que ninguem se aguentava de pé!

Ao jantar, os raros passageiros — cremos que eramos uns vinte, mas não chegámos a encontrar-nos juntos, porque a maior parte recolheram logo ás *cabines* — contentaram-se com a sopa e bem pouco mais.

Passeio sobre a tolda, quem podia fazê-lo, sem se arriscar a quebrar a cabeça contra a amurada ou a parede da casa de jantar?

Salão de fumo ou de piano? nada d'isso existe: o de leitura é a mesma casa de jantar, com o bello cheiro a comida, e a prohibição de fumar.

Sem um salão, nem um gabinete onde se estivesse, eram 8 horas recolheu tudo aos beliches, e o vapor lá se ia agitando, como um epilético, ao sabor das vagas.

De forma que não temos, d'esta parte da viagem, nem uma nota a dar aos leitores, senão avisá-los de que não nos sigam o exemplo tomando logar n'aquelle velho maluco, que mais merece recolher ao asylo dos reformados — qualquer doca onde d'elle façam deposito de carvão — do que metterem-no em viagens.

E' um vapor de *desecho* como aquelles pobres *pencos* que os Hespanhoes condemnam a morrerem na praça *en las hastas del toro*.

Devendo-se chegar ás 3 horas, o que nos daria tempo de tomar o comboio das 5 para o Cairo, só ás 5 e meia desembarcámos, tendo por isso que ficar no hotel.

Preferimos o *de la Poste*, que é modesto, mas com boa cozinha e razoaveis aposentos, sem luxo mas com asseio.

Podia bem chamar-se *des Postes*, porque fica defronte do correio turco e proximo do correio francez.

Um passeio pelas ruas da cidade, em carro tremvia tirado por um cavallo, é bem agradavel n'uma noite como as do Egypto, em que a temperatura é d'uma tepidez agradavel, e a brisa do mar nos affaga as faces suavemente, como mão de creança.

Por coincidencia se completa hoje um anno, d'essa noite, e confessemos que a d'hoje, em Lisboa, nada se parece com aquella. E' por aquelle delicioso clima que o Egypto attrahe tantos milhões de extranjeiros annualmente.

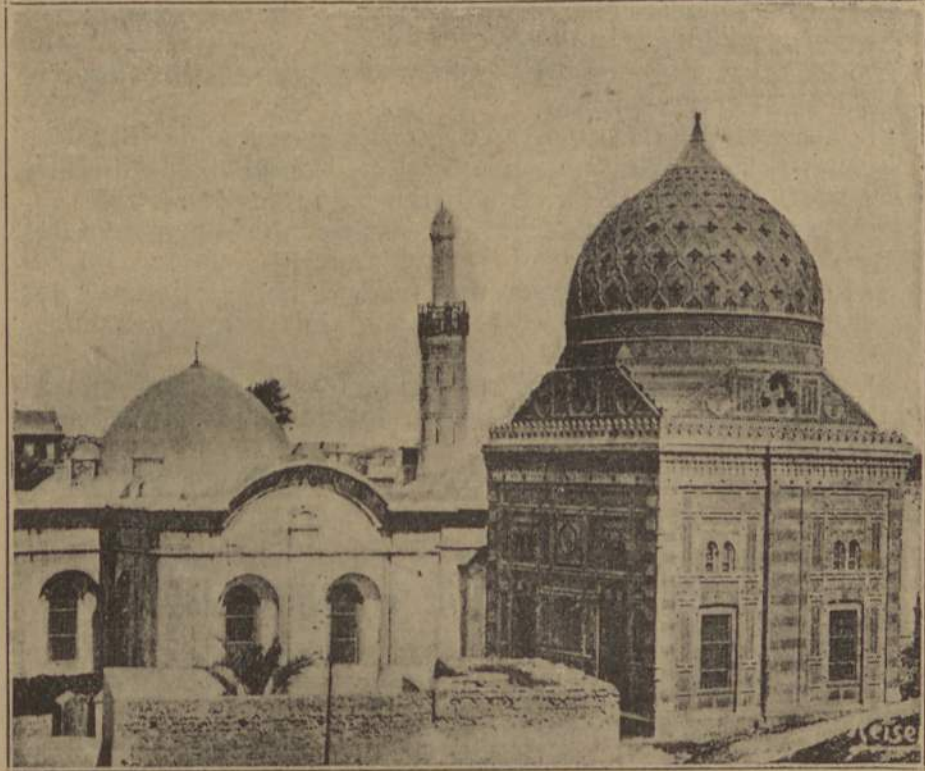
No dia seguinte, partida para Alexandria, e visto que ainda não está feita a linha que, pelos terrenos alagadiços do lago Menzaleh, ligará Port-Said a Damietta encurtando consideravelmente o caminho entre as duas cidades, temos que vir a Benha tomar o rapido que vem do Cairo, onde nos servem um almoço pessimo — para que não possamos dizer que é sempre bom o serviço.

A linha do Cairo á Alexandria foi a primeira via ferrea construida em territorio turco, em 1885, e é interessante por atravessar terrenos cultivados de algodoeiros, que, n'esta epocha estão ainda em pequenas plantas rasteiras.

Uma ponte sobre o braço esquerdo do Nilo, pelo qual as suas aguas vão lançar-se no Mediterraneo, a cidade de Benha com as suas tangerineiras afamadas em todo o Egypto e as suas laranjas encarnadas, a que alli chamam *portugallas*, por terem recebido de nós as primeiras plantas; a de Tanta, muito importante, com bons edificios e muito movimento e eis tudo.

A's 3 e 5 estamos em Alexandria, e pouco depois instalados no *hôtel de France*, que é no genero *hôtel garni*, isto é, dando alojamento sem comida. Os quartos são excellentes, luxuosos mesmo, o conforto completo e a situação é das melhores, na praça central da cidade.

Para as refeições temos varios restaurantes com comida razoavel e as *brasseries* onde se serve á lista e se bebe boa cerveja.



Alexandria.—Mesquita do Propheta Daniel

Alexandria é uma cidade franceza por excellencia; não ha precisão de fallar outra lingua para qualquer se entender em qualquer parte.

Como todas as povoações de turistas, tem, porém, a sua epocha, e no fim d'abril é tarde já para se encontrarem as distracções que se offerecem aos forasteiros que alli vão no inverno.

Theatros, estão fechados, e pena foi que o estivesse a opera lyrica que é alli sempre de primeira ordem.

Ha apenas os cafés concerto. luxuosos e vastissimos, onde, a troco de qualquer bebida, ou d'um sorvete, se goza um bocado de razoavel concerto instrumental e vocal.

Carros electricos percorrem a cidade em todas as direcções. Feiosinhos, sujinhos, alguns, não ha duvida: mas ha que desculpá-lo n'uma terra em que os costumes mussulmanos tem influencia e que conserva um bairro, enorme e muito povoado, de nativos.

E quanto a preços, mais uma vez nos lembramos de como os electricos de Lisboa são caros! A maior carreira alli não custa mais que meia piastra, 22 reis; e se se pede correspondencia, póde-se ir do extremo de uma carreira ao extremo de outra—como que de Alcantara ao Rocio e d'ahi ao Campo-Grande—pelos mesmos 22 reis. O que nos custa aqui 130 reis!

Mas até certo ponto não admira, porque a viação na Alexandria é baratissima. A tarifa dos trens é por tal forma convidativa, que ha mais de 5.000 na cidade, e todos andam continuamente occupados.

Naturalmente, pagando-se uma hora, mesmo para 3 ou 4 pessoas, por 180 reis, e a hora seguinte por 3 piastras, 135 reis, toda a gente anda de carrinho.

Correio, ha a posta turca e a franceza, notando-se que—caso virgem—aquella é mais bem organizada do que esta. N'umas grandes taboetas, no vestibulo, ou grande pateo, são diaria e rigorosamente annunciadas as horas

precisas das chegadas e partidas de todos os vapores e a sua procedencia e destino, o que é excellente para se saber quando temos que esperar correspondencia, ou que a expedir, ou que nos expedir a nós proprios.

E já se vê que isto interessa muito aos forasteiros, porque os que veem alli para embarcar, se trazem já bilhete tomado, tem interesse em saber quando chega o seu vapor; e se tem que tomar a passagem, é-lhes necessario escolher com antecedencia a via e o barco por que pretendem ir, para se prevenirem com o bilhete, porque, em qualquer occasião—mas sobretudo no outomno e na primavera—é difficil encontrar logares á disposição, visto o grande movimento de passageiros.

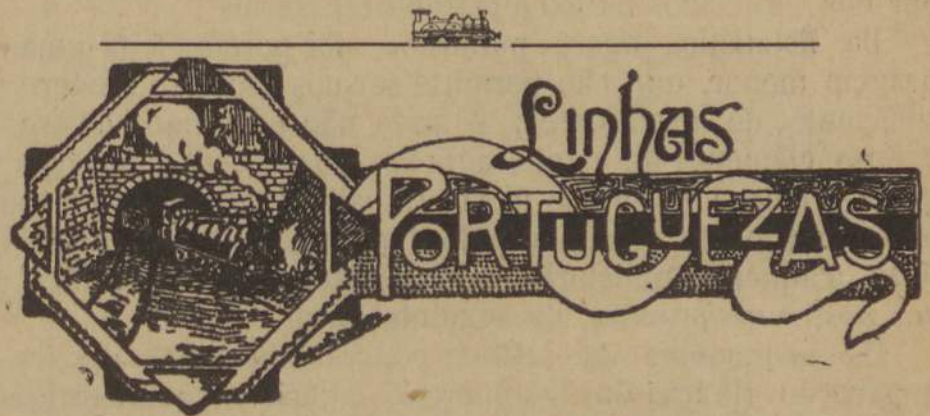
Antes, pois, de empregar o tempo em ver a cidade, occupemo-nos do indispensavel:—a escolha do vapor para o regresso.

E tomado o bilhete, assegurada a passagem, vamos para as ruas ver um espectáculo que só raras vezes se dá na Alexandria: a visita do Khediva.

A' hora aprazada lá o vemos passar no seu caleche, pelas ruas, cobertas de areia branca (porque não a ha encarnada) e cujos predios estavam engalanados de bandeiras verdes e encarnadas—as côres do Khediva. Até parecia um Khediva portuguez...

Singular estas semelhanças que nós havemos de ter sempre com a Turquia!

Se até temos Jovens-Turcos!...



**Porto a Famalicão.**—A companhia d'este caminho de ferro sollicitou auctorização para prolongar a linha de Ortiz, atravessando a estrada nacional n.º 31, das Portas-Fronhas a Guimarães.

**Valença a Lapella.**—Espera-se que no principio do proximo mez de junho se abra á exploração o troço de Valença a Lapella, no novo caminho de ferro de Valença a Monsão.

Afim de se activarem os trabalhos, foram alli admitidos ultimamente 200 trabalhadores.

**S. Thomé.**—Foi remettido ao governador da provincia de S. Thomé e Principe, o processo relativo ao concurso para a execução, por empreitada, dos estudos definitivos dos caminhos de ferro na primeira d'estas ilhas, afim de que o Conselho de administração dos portos e viação da provincia, dê o seu parecer sobre as propostas apresentadas pelos concorrentes, engenheiros Srs. Poças Leitão e Ezechiél de Campos.

**Moçambique ao Chirua.**—Houve a 15 do pasado uma demorada conferencia, com o Sr. ministro das Colonias, relativamente ao novo caminho de ferro que vae construir-se de Moçambique ao Chirua, sendo os conferentes os Srs. tenente-coronel Alfredo Veiga, o chefe da 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias e o Sr. engenheiro Delphim Monteiro, encarregado do estudo e da construcção da referida linha.

**Niassa-Zambeze.**—A Companhia British-Central-Africa apresentou o projecto do caminho de ferro, que, por contracto de 22 de junho de 1912, foi auctorizada a construir e a explorar, entre a fronteira da Niassalandia e o Zambeze. A linha terá a extensão de 72 kilometros no territorio portuguez e ligar-se-ha com o prolongamento da linha ingleza, já construida, de Blantyre a Port-Herald.

**Mutamba a Inharrime.**—Parece ser muito promettedor o rendimento d'este caminho de ferro, no districto do Inhambane, em vista das tarifas baratas, actualmente em vigor. O rendimento bruto, durante o mez de janeiro ultimo, foi de 907\$000, crescendo no mez de fevereiro para 1:489\$000.

Prevê-se que, desde que a ponte ao kilometro 50 dê passagem aos comboios, o que se realizará em breve, o trafego d'esta linha chegue a cobrir todas as despesas de exploração. A linha está já assente até ao kilometro 58, devendo dentro em pouco chegar a Inharrime.

A 16 de janeiro inaugurou-se outra ponte, ao kilometro 12.

**Chaves a Orense.**—A commissão de engenheiros portuguezes, composta dos Srs. Justino Teixeira e Severo da Cunha, que foi à Galliza tratar da ligação da linha de Orense com a nossa Regoa a Chaves, encontrou muito adeantadas as diligencias para a constituição da empresa que ha-de construir aquella linha.



### Estatistica dos caminhos de ferro

Costumamos, desde a fundação d'este jornal, dar, como annexo d'elle, a todos os nossos assignantes a publicação official d'esta Estatistica, feita pelo antigo Ministerio das Obras Publicas—hoje Fomento,—para o que nos eram por elle fornecidos os exemplares necessarios.

Da Estatistica agora publicada, foi porém, feita uma tiragem menor, que não permite ser-nos cedido o numero sufficiente de exemplares; e para não privarmos d'esse valioso elemento de estudo aquelles dos nossos leitores a quem a leitura e a posse d'este trabalho interesse, foi-nos obsequiosamente facultado pelo digno chefe da 2.<sup>a</sup> Repartição d'aquelle ministerio podermos satisfazer os pedidos dos nossos assignantes, da seguinte forma:

Os assignantes de Lisboa poderão dirigir-se áquella Repartição (Praça do Commercio, edificio do ministerio, 1.<sup>o</sup> pavimento) onde os seus pedidos serão satisfeitos, convido que os façam justificar com a apresentação dos seus recibos da assignatura do anno correte;

Os assignantes da provincia estrangeiro poderão, por escripto, fazer as suas requisições a esta redacção, que satisfará esses pedidos, enviando os exemplares pelo correio quando os requisitantes assim o desejem enviando a importancia dos portes: 30 reis para o porte simples para o paiz ou 30 centimos para o estrangeiro, e mais 50 reis para Portugal ou 25 centimos para o estrangeiro querendo-se o envio registrado.



### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.**—*Assembleia Geral dos Obrigacionistas.*—Em observancia aos art.<sup>os</sup> 51 e 52 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral dos portadores de obrigações de 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> grau d'esta Companhia, que possuirem—pelo menos—dez d'estes titulos, para as 3 horas da tarde do dia 5 de Junho p. futuro, na séde do Comité, em Paris, 19 Rue de Milan.

Esta reunião tem por fim, conforme preceitua os art.<sup>os</sup> 22 e 52 dos Estatutos, a eleição de dois Administradores.

O deposito de obrigações para esta Assembleia, deverá ser feito até 21 do corrente mez inclusivé:

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.  
Em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, 1.<sup>o</sup>, rua dos Fanqueiros.  
No Porto, no Banco Alliança.

As procurações dos obrigacionistas residentes em Portugal,

deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França pelo *maire* da sua residencia, ou por notario.

**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.**—*Sociedade Anonyma de responsabilidade limitada.*—A principiar no dia 1 de maio e durante todo o mez, em todos os dias uteis, com excepção dos sabbados, das 11 às 2 da tarde, se pagará o dividendo votado de 150 reis por acção, livre do imposto de rendimento.

O pagamento verifica-se na séde da Companhia, rua de S. Nicolau, n.<sup>o</sup> 88, 1.<sup>o</sup> e na sua agencia do Porto, casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão, praça da Liberdade.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.**—*Assembleia geral dos accionistas.*—De conformidade com os artigos 39.<sup>o</sup> e 40.<sup>o</sup> dos estatutos, são convocados os Srs. accionistas, portadores—pelo menos—de vinte acções, em assembleia geral ordinaria, para as 2 horas da tarde de segunda-feira 26 do corrente mez, na séde social da Companhia em Lisboa, rua Victor Cordon, 1-2.<sup>o</sup>

O deposito das acções ao portador deverá ser feito, conforme o artigo 39.<sup>o</sup>, quinze dias antes da reunião:

Em Lisboa, na casa Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, rua dos Fanqueiros;  
No Porto, no Banco Alliança;

Em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.  
Esta reunião tem por fim:

a) Apresentação do balanço e contas do exercicio de 1912.

b) Discussão e votação do relatório do Conselho de Administração sobre o mesmo exercicio e parecer do Conselho fiscal.

c) Fixação da importancia a distribuir ao coupon n.<sup>o</sup> 8 das obrigações de juro variavel; e

d) Eleição de dois administradores, conforme o artigo 24.<sup>o</sup> dos estatutos, e de tres membros effectivos e dois supplentes para o conselho fiscal.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por notario; e as dos residentes em França, pelo *maire* da sua residencia.

O recibo do deposito servirá para a admissão na assembleia geral.

### BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de Abril de 1913.

Não tiveram echo no nosso mercado de fundos os extraordinarios acontecimentos que se deram na capital e n'alguns pontos da provincia, nas noites de 27 e 28 e que justificadamente sobresaltaram todo o paiz; e nos mercados externos tambem pequena influencia tiveram, descendo 30 % apenas, 05, as obrigações C. R. 1 franco. O 2.<sup>o</sup> grau teve maior baixa, mas é sabido que esse papel soffre frequentes oscilações, pelo activo jogo que sobre elle se faz.

As energicas providencias do governo, reprimindo de prompto as criminosas tentativas de alguns ambiciosos, produziram effeito que, até certo ponto, contrabalançou a má impressão que deixou nos espiritos, no estrangeiro, essa manifestação de indisciplina e de desordem.

E' o que nos diz, em carta que acabamos de receber, um dos nossos compatriotas que ha pouco foi para Paris.

A nossa *bolsa* é certo estar, desde muito soffrendo uma grande falta de animação, limitando-se as transacções, por assim dizer, aos titulos negociaveis no estrangeiro: 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> série, Ambacas e 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>o</sup> grau Companhia Portugueza: sendo quasi nullas as operações a prazo.

Reuniu no dia 26 a annunciada assembleia geral, da *Companhia Nacional*.

Presidiu o sr. Mello e Sousa secretariado pelos Srs. Oliveira Simões e Antonio José Dantas. Approvadas todas as propostas do Conselho Fiscal, procedeu-se á eleição que deu o seguinte resultado:

Direcção—os Srs. Manuel d'Oliveira Bello, Belchior Machado e Pedro Joyce Diniz; substitutos—os Srs. Vasconcellos Correia, Carlos Seixas e Alberto Lima.

Conselho Fiscal—os Srs. Frederico Pereira Palha, Eugenio Henrique Pires e Ernesto Henrique de Seixas; Substitutos—os Srs. Augusto da Silva Carvalho, Hypacio de Brion e Antonio Mendes d'Almeida.

Mesa d'assembleia geral—os Srs. Mello e Sousa, presidente; Castanheira das Neves, vice-presidente; Oliveira Simões e Manuel d'Almeida Bello, secretarios; Ferreira Lima e Antonio José Dantas, vice-secretarios.

No Parlamento foi approvedo o orçamento das receitas, faltando o das despesas para que possamos apreciar a verdadeira (?) situação financeira do nosso Thesouro.

Realizou-se tambem a assembleia geral da *Empresa Ceramica de Lisboa*, uma das companhias que, graças á honesta e activa direcção que tem sido desde ha muitos annos se acha em plena florescencia.

E isto apesar do prejuizo que lhe resultou do ensaio, que bem caro lhe sahiu, da fabricação de tijolo silico-calcareo, artigo a que não se conseguiram habituar os constructores portuguezes.

O lucro da fabricação foi de réis 28:680,5664, e o dividendo é de 10%.

Os cambios tambem se não resentiram, ficando hoje ás mesmas taxas que estavam na semana anterior e até levemente inferior aos de ha 15 dias.

Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	46 3/16	46 1/16	46 1/16	45 5/16
" 90 d/v.....	46 11/16	—	46 9/16	—
Paris cheque.....	617	620	618	621
Berlim ".....	253 1/2	254 1/2	252	255
Amsterdam cheque .....	428	430	429	431
Madrid cheque .....	945	955	945	955

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	ABRIL													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	38,25	38,30	38,30	38,35	38,35	38,35	38,46	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	38,50	—
Divida Interna 3% coupon.....	—	38,40	—	38,50	38,40	38,55	38,60	38,50	38,50	—	38,50	38,55	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	20.550	—	20.600	—	20.700	20.700	—	—	20.750	20.800	—	20.800	20.700	—
" 4 1/2% 1888/9.....	a54.300	54.300	c54.300	—	c54.000	c54.000	a54.000	—	c53.800	—	c53.900	c53.900	—	—
" 4% 1890.....	—	—	c54.000	—	—	—	—	—	c49.000	—	—	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	9.050	9.050	—	—	9.050	—	—	—	—	—	—	8.900	—	—
" 4 1/2% 1905, (C.ª de F.ª Est)	—	—	—	—	c81.500	—	—	—	—	—	c81.500	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.ª de F.ª Est)	—	—	79.500	c79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	67.300	67.200	67.100	—	66.900	66.800	66.700	66.700	66.800	66.800	66.700	66.700	66.600	—
" 3% 2.ª serie.....	—	—	66.000	—	—	—	65.800	—	66.000	66.000	—	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	70.200	70.200	70.200	69.700	69.500	69.500	69.400	69.500	69.300	—	69.200	69.200	69.100	—
Oblig. dos Tabacos 4 1/2%.....	154.400	154.000	154.000	154.000	—	154.000	—	—	—	—	—	154.000	—	—
Acc.ºs Banco de Portugal.....	—	—	134.900	—	—	—	135.000	—	—	—	—	—	—	—
Commercial de Lisboa.....	—	—	—	103.100	—	—	—	—	102.000	102.000	—	—	—	—
Nacional Ultramarino.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lisboa & Açores.....	101.000	—	64.500	64.500	—	64.000	—	—	—	—	—	63.500	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	4.750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	—	c71.200	c71.500	c71.400	71.500	71.600	—	—	—	—	c71.100	c71.200	—
Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	—	c9.000	—	c59.000	—	c59.000	—	—	—	c59.000	—	—
Companhia dos Phosphatos, coupon	—	c59.000	—	88.500	—	88.600	—	—	88.700	88.700	—	—	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	88.500	88.500	—	—	—	63.800	—	—	63.800	63.800	63.800	63.800	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 1.º grau	—	—	64.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Por. 3% 2.º grau	51.900	51.900	—	57.700	51.900	—	51.900	51.800	51.500	51.500	51.600	—	51.400	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.950	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	17.000	17.000	—	—	—	17.450	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	72.000	72.000	72.000	—	72.000	—	—	72.000	—	—	64.800	64.800	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.800	—	—	a79.350	—
predias 6%.....	—	—	—	—	—	78.800	—	—	a79.000	79.000	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	75.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	64,05	64,05	—	—	—	64	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acc.ºs Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	36	36	36	36	36	35,50	36	35,75	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	472,50	472	471	474,50	469,50	468	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	—	299	—	295,50	297,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	307	307	308	305	307	306	307	306	305	306	306	306	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	251	250	—	—	251	251	—	—	252	—	248	247	—	—
Companhia da Beira Alta.....	284	281	284	—	281	284	282	—	280	282	280	281	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	177	174	173	—	175,50	176	173,50	173	—	172	170	173	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	64	64	63,75	63,75	64	64,25	64	64	64	84,75	84,93	—	—	—
<b>Amsterdam:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES				MEDIA KILOMETRICA			
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes				
Portuguezas		Reis		Reis		Reis	Reis	Reis	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes	15 Abril	1.073	1.725.460.000	1.073	1.709.405.000	+ 16.055.000	1.608.070	1.593.108	+ 14.962
{ Rede geral .....	" "	70	38.190.000	70	27.314.000	+ 10.876.000	545.571	390.200	+ 155.371
	{ Vendas Novas.....	" "	29	8.293.000	29	8.532.000	- 239.000	283.965	294.206
{ Coimbra a Louzã.....	" "	681	518.980.226	681	332.285.275	- 13.305.409	762.085	781.623	- 19.538
Sul e Sueste.....	20 "	467	472.918.901	467	480.433.960	- 7.515.059	1.012.674	1.028.766	- 16.092
Minho e Douro.....	10 "	253	109.677.690	253	102.616.270	+ 7.061.420	433.508	405.597	+ 27.911
Beira Alta.....	18 Março	185	44.043.319	185	38.934.919	+ 5.108.400	238.071	210.459	+ 27.612
Companhia Nacional.....	1 Abril	56	19.448.430	56	19.174.180	+ 274.250	347.293	342.396	+ 4.897
Guimarães.....	28 Fevereiro	64	23.982.785	64	23.558.925	+ 423.860	374.731	368.108	+ 6.623
Porto á Pova e Famalicão.....	" "	Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Hespanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Abril	3.681	39.696.488	3.681	38.731.031	+ 965.457	10.784	10.521	+ 263
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	34.509.196	3.664	34.238.434	+ 270.762	9.418	9.344	+ 74
Andaluzes.....	" "	1.083	6.526.757	1.083	7.291.960	- 765.203	6.026	6.733	- 707
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.....	" "	777	2.429.249	777	2.438.548	- 9.299	3.126	3.138	- 12
Lorca a Baza e Aguilas.....	24 "	168	1.403.055	168	1.062.919	+ 340.136	8.351	6.326	+ 2.025



# Caixas de Reformas

Conforme promettemos, extractamos da «Revue Générale des Chemins de Fer» de Paris, numero de janeiro do corrente anno, a comparação dos systemas de Caixas de Reformas, em vigor nas Companhias de Caminhos de ferro, em Inglaterra e França.

O artigo é longo demais, em detalhes que não são interessantes para a apreciação do assumpto, por isso nos limitamos a traduzir d'elle, textualmente, a parte em que se põe em comparação, d'uma forma clara e precisa, as condições em que, n'aquelles paizes, as Caixas de Reformas concedem pensões e garantias ao pessoal. Segue o resumo comparativo:

## Inglaterra

(As disposições indicadas *infra* são relativas ao pessoal empregado, que é só quem gosa de uma reforma propriamente dicta: o pessoal *operario*, está filiado em verdadeiras associações de soccorro-mutuo, subvencionadas pelas Companhias, e concedendo soccorros em caso de doença, do-nativos em caso de morte e pensões de reforma).

A inscripção é obrigatoria para o pessoal empregado, e realiza-se em geral desde a entrada para o serviço da Companhia; a idade da inscripção varia entre 15 e 30 annos.

A quota é de 2,5 % do ordenado; além d'isso, os empregados inscriptos em idade superior a um maximo variando entre 22 e 30 annos, supportam em geral uma quota mais elevada, augmentando com a idade no momento da inscripção.

A subvenção das Companhias é de 2,5 % do ordenado para as Caixas de base actuarial, e não representa uma percentagem sobre o ordenado para as Caixas de base de garantia.

As Caixas de Reformas são geridas por uma Commissão composta de empregados e de representantes das Companhias.

O activo é, em geral, depositado á guarda das Companhias, que concedem um juro garantido á taxa de 4 % ao anno.

A situação financeira e o balanço são estabelecidos todos os annos, e dados a conhecer aos empregados.

Quando os regulamentos prevêem inventarios periodicos, estes são estabelecidos por dois actuarios, um representando os empregados e outro a Companhia.

*Condições de idade e de serviço.*—60 annos, ou, n'alguns casos, 65 annos de idade. Sem condições de tempo de serviço.

*Quantitativo da pensão.*—A pensão é calculada em percentagem, por annos de serviço, sobre o salario medio recebido durante o tempo da inscripção. Esta percentagem varia entre 1,5 % e 2 %.

*Maximo e minimo.*—N'alguns casos, a pensão é fixada no minimo de 750 francos e no maximo de 25.000 ou de 37.000 francos.

Uma pensão de invalidez póde ser concedida após 10 annos de inscripção.

E' calculada pelas mesmas bases que a pensão de velhice.

## França

(As disposições indicadas *infra* são as da lei de 21 de julho de 1909 relativa ás condições de reforma do pessoal das grandes redes de caminho de ferro de interesse geral. Applicam-se tanto a empregados como a operarios.)

A inscripção é obrigatoria para todo o pessoal (empregados e operarios), e realiza-se após um anno de trabalho effectivo, e logo que o interessado tenha satisfeito ás obrigações do serviço militar do exercito activo; a idade minima da inscripção é portanto de 24 annos.

A quota é de 5 % do vencimento, e além d'isso o primeiro mez de ordenado e o duodecimo de cada augmento.

A subvenção das Companhias é fixada pelos regulamentos de reformas. (E', em geral, igual a 15 % do ordenado.)

As Companhias são responsaveis pela gerencia das suas Caixas de Reformas.

A situação financeira e o balanço das Caixas de Reformas devem ser submettidos, de cinco em cinco annos, á approvação do Ministro das Obras-publicas.

*Condições de idade e de serviço.*—25 annos de serviço, e—50 annos de idade para os machinistas e fogueiros, —55 annos de idade para os outros empregados do serviço activo—60 annos para os empregados de escriptorio, a não ser que tenham completado 15 de serviço activo.

*Quantitativo da pensão.*—A pensão é igual á metade do salario medio dos seis annos mais productivos, quando a dupla condição de idade e de serviço, indicada acima, esteja satisfeita.

Augmento de 2 % por anno de inscripção além de 25.  
*Maximo e minimo.*—A pensão é fixada no minimo de um decimo do salario medio, definido como acima; o maximo é fixado pelos regulamentos, variavel para cada Companhia e approximadamente de 10.000 francos.

Uma pensão de invalidez póde ser concedida após 15 annos de inscripção, e qualquer que seja a duração da inscripção, provindo a invalidez do desempenho do serviço.

E' igual á metade do salario medio, diminuido, quando a dupla condição de idade e de tempo de inscripção não esteja preenchida, de 1 % por anno de inscripção em menos de 25, e de 1 % por anno de idade em menos de 50 ou de 55 annos, e, em todos os casos, pelo menos de 2 % por anno de inscripção em menos de 25.

### 1.º — Condições da inscripção

### 2.º — Recursos

### 3.º — Gerencia das Caixas

### 4.º — Vantagens

#### a) Pensões de velhice

#### b) Pensões de invalidez

**c) Direitos do empregado ao largar o serviço**

Qualquer que seja o tempo da inscripção, o empregado tem direito ao reembolso das suas quotas, sem juros.

Se o empregado não tiver 15 annos de inscripção, tem direito ao reembolso das suas quotas e dos respectivos juros calculados segundo a taxa concedida pelo Monte-pio (Caisse d'Épargne) de Paris, aos seus depositantes.

Se o empregado tiver mais de 15 annos de inscripção, tem direito a uma pensão de reforma, calculada segundo as mesmas bases que as pensões de invalidez e concedida na idade em que estariam preenchidas as condições da reforma normal.

**d) Direitos das viúvas e dos orphãos**

Por fallecimento do empregado no serviço activo, paga-se aos herdeiros uma quantia igual a duas vezes a somma das quotas pagas.

Em caso de fallecimento em serviço, as viúvas, e os orphãos de idade inferior a 18 annos, tem direito à metade da pensão a que teria direito o marido attendendo à idade e ao tempo de inscripção.

Por fallecimento do empregado reformado, paga-se uma quantia igual à differença entre o duplo das quotas e as pensões já recebidas pelo empregado, e nada quando o total d'essas pensões recebidas atinja ou ultrapasse o duplo das quotas.

As pensões de reforma são reversiveis, por metade, em proveito das viúvas e dos orphãos de idade inferior a 18 annos.



**Hespanha**

Celebrou-se em Pau uma reunião preparatoria de outras, nas quaes os numerosos commerciantes e industriaes da região dos Baixos-Pyrenéos se propõem a estudar a melhor maneira de tirar partido da construcção do Caminho de ferro de Canfranc, no qual, comquanto só d'aquí por uns quatro annos seja inaugurado, conveniente é ir pensando já.

O Centro dos Commerciantes de Pau começou já a entender-se com varios e importantes grupos commerciaes hespanhoes, da provincia de Saragoça, talvez a mais interessada no estabelecimento da referida linha.

Conquanto nada se tenha resolvido definitivamente, parece que a compra da linha férrea de Bobadilha a Algeciras pela Companhia dos caminhos de ferro andaluzes, por vinte milhões de pesetas, originará uma operação de credito no Banco de Paris e dos Paizes Baixos, não assente ainda, e, em seguida uma emissão de obrigações da Companhia adquirente, no numero de 40.000 titulos de 5.000 pesetas, com juro não inferior a 4,5%, e com esta importancia se liquidarão os valores, de identica categoria, da Companhia ingleza do Caminho de ferro de Bobadilha a Algeciras.

**Russia**

O Governo russo auctorizou os estudos preliminares para a construcção das novas vias-ferreas seguintes:

1.º— Da estação de Ylobine, da linha de Libau-Romny, a Moscou (extensão total de 650 verstes).

Os estudos são feitas pelo caminho de ferro de Podolsk;

2.º— Da estação de Orel a Zdolbonovo (650 verstes);

3.º— Da estação de Tcharguí a Kerka, no Annu-Daria (250 vrs.);

4.º— Caminhos de ferro electricos, de via reduzida: a) de Lodz a Zeyrz e Ozokow; b) de Pabianitzky, por Lask, a Zdunska; c) de Lodz, por Brzeziny a Kolo; d) de Ruda por Tuchine, a Petrokoff. Extensão total: 107 verstes.

**França**

O departamento de Jura foi auctorizado a prover á construcção e á exploração de um caminho de ferro de interesse local, de via reduzida (1 metro), de Morez á fronteira Suissa, por Saint-Georges.

O prefeito do Aisne auctorizou, a partir de 15 de fevereiro ultimo, a abertura á exploração de parte do caminho de ferro de interesse local, de Romery a Liart, comprehendida entre Brunehamel e Liart.

O prefeito do Loire-Inferior auctorizou, a partir de 1 de março ultimo, abertura á exploração das secções de Riaillé a Ancenis e da estação de Ancenis, ao porto fluvial, do tremvia de Ancenis a Chateaubriant por Erbray.

**ARREMATACÕES**

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

**Fornecimentos de vidros diversos**

No dia 5 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Compa-

nhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.256 kilos de vidros diversos.

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

O deposito para se ser admittido a licitar, deve ser feita até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

**Fornecimento de travessas**

No dia 9 do corrente mez, pela uma hora da tarde se ha-de proceder perante a Direcção d'estes Caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 70.000 travessas de pinho sem preparação e 8.000 de carvalho, todas para via larga.

As propostas poderão ser para a totalidade do fornecimento, ou para lotes de 1.000 travessas de pinho e 800 de carvalho.

O deposito provisorio, para ser admittido como licitante, que poderá ser feito em quaquer das Thesourarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, até ás tres horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, será de: 10\$5000 reis para cada lote de 1.000 travessas de pinho, e 22\$5000 reis para cada lote de 800 travessas de carvalho.

O deposito definitivo, que tambem poderá ser feito em quaquer das Thesourarias, será de cinco por cento da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou á Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, até ás onze horas do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até ás onze horas da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois ultimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer quaquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições d'arrematação e o caderno d'encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze ás quatro horas, nas Secretarias das Direcções dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

**Leilão**

Em 14 do corrente mez e dias seguintes, ás 11 horas por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados e em virtude do Art.º 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a vinte de Março de 1913 bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os interessados, de que poderão ainda retirar-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados todos os dias uteis até 13 do corrente mez inclusivé, das 10 ás 4 horas da tarde.

**Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta**

**Venda de carris usados**

Esta Companhia tem para vender carris de aço usados, ao preço de 25 a 30 reis cada kilo, no seu deposito de Figueira da Foz, fazendo abatimento quando por quantidades superiores a 8.500 kilos

São muito proprios para a construcção de pequenas pontes sobre vallas, vigamentos de coberturas, postes telegraphicos, pavimentos de abobadilha em terraços, etc.

Ha boccados de carris de varias medidas. Tambem se cortam de conta do comprador. Dirigir os pedidos aos chefes das estações ou ao chefe dos armazens geraes, em Figueira da Foz.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

**BILBAU Gran Hotel Viscaya.**— Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

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

**CINTRA Hotel Netto.**— Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e asseados—Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

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

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**— Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Comercio, 73, 2.º

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

**MADRID Gran Hotel de Londres.**— Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcível. 3 Fachadas—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuvade Justo M. Esteliez.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1913

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrè	P. Arcos	C. Sodrè	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
w 3 5	3 35	w 3 45	4 15
4 30	5 6	5 20	5 55
f 5 20	5 51	f 6	6 30
5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
f 6 50	7 21	8	8 30
w 7 20	7 50	w 9 45	10 15
7 49	8 19		
w 8 57	9 28		
10 5	10 41		

Mais os de Cascaes, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodrè	Cascaes	C. Sodrè	
6	7 8	5 24	6 30
b 7 15	8 6	6 25	7 31
f 7 45	8 36	b 7 20	8 7
b 8 20	9 11	f 7 50	8 57
b 9 10	f 10 1	b 8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	b 9 35	10 22
11 20	12 28	b 10 13	11
w 12 5	1 8	a 10 30	11 6
b 1 10	2 1	11 20	12 26
w 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	w 2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	b 2 15	3 2
b 3 25	f 4 16	3 50	4 56
b 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	b 5 20	6 7
b 5 15	6 6	a 6	6 36
b 5 45	f 6 36	b 6 20	7 7
b 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
7 15	8 6	b 7 50	8 37
f 7 25	8 33	8 25	9 31
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
b 10	10 51	10 43	11 45
10 35	w 11 38	11 25	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 4 1
11 25	12 33	12 55	1 15 5
b 11 55	w 12 45		
b 12 50	1 26		
12 55	2 2		

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.
11 22	11 55	12 53
2	2 32	2 53
3 43	4 15	4 55
7 55	8 35	6 22
		6 59

Mais os de Cintra.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.
7 17	8 48	5 30
8 36	9 46	7 5
10 5	11 11	7 55
a 12 25	1 1	a 8 30
12 58	2 5	9 23
3	4 7	11 21
a 5 15	5 57	1 22
5 33	6 46	3 19
a 6 25	7 14	a 4 14
7 15	8 22	5 14
9 7	10 17	a 6 27
10 29	11 34	7 30
11 35	12 37	9 12
1	2 10	11 3

Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.
f 7 35	7	f 6 40
f 5 5	5	f 9 52
f 7 45	7 57	f 7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	5 34	6 13
4 5	4 48	6 42	7 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24

Mais os de Villa Franca.

Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.
6 58	8 14	5 42
10 12	11 32	7 5
1 44	3 2	8 40
a 5 9	6 1	11 45
5 42	7 4	3 19
11 53	1 13	9 8
1 18	2 36	

Mais os de Ovar, Aveiro e Figueira

Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.
5 8	7 22	10 44
		12 50

Mais os de Cascaes, excepto os a

Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.
7 25	11 4	5 20
5 8	10 14	12 7
		7 35
		12 50

Mais os da Figueira.

Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.
7 25	11 23	7 30
		5
		11 40
		4 45

Mais os da Figueira.

Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.
a 11 30	2 45	a 7 8
		10 52

Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.
a 8 30	2 17	7 12
9 25	8 46	a 8 39
11 36	11 41	3 49
d 6 17	e 1 15	a 5 55
a 6 55	12 30	8 5
9 35	7 41	

Mais os da Figueira.

Porto	Entronc.	Porto
e 4 34	2 53	

Mais os da Figueira.

Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.
11 36	7 10	8 30
l 5 2	10 10	6
8 10	8	l 9 48
9 35		2 45
		5 30
		1 13

Mais os da Figueira.

Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.
11 36	10 14	a 2 31
a 5 2	l 12 10	6 45
8 10	7 40	6 24
9 35		1 13

Mais os da Figueira.

Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.
11 36	11 50	4 55
8 10	10 2	a 2 31
9 35		6
		3 45
		a 1 13

### VALLE DO VOUGA

ENTRONC.	ALFARELLOS	ENTRONC.
3 22	11 7	2 50
		9 49

Mais os da Figueira.

ALFARELLOS	Pampilh.	ALFARELLOS
1 10	3 59	4 39
		7 11

Mais os da Figueira.

FIGUEIRA	PORTO	FIGUEIRA
7 20	1 1	11 25
		5 7

Mais os da Figueira.

COIMBRA	FIGUEIRA	COIMBRA
7 22	9 4	6 35
4 50	6 48	11 25
		1 3
		12 20

Mais os da Figueira.

COIMBRA	LOUZÀ	COIMBRA
3 59	6 12	6 28
11 35	1 52	2 8
4 51	7 4	7 20
		9 27

Mais os da Figueira.

PORTO	ESPINHO	PORTO
8 58	9 50	10 40
12 40	1 33	4 12
5 17	6 13	9 50
8 46	9 38	11 10
		12 8

Mais os da Figueira.

PORTO	OVAR	PORTO
6	7 28	5 30
4 10	5 38	8
12 15	1 53	6 14
		9 46

Mais os da Figueira.

PORTO	AVEIRO	PORTO
10 18	2 47	6
2 27	4 51	11 27
6 41	9 31	7 10
		9 36

Mais os da Figueira.

VALLE DO VOUGA	OLIV. D'AZEM.	ESPINHO
8 25	9 49	5 35
		7 5

Mais os da Figueira.

ESPINHO	ALBERGARIA	ESPINHO
8 20	10 56	7 20
5 35	8 19	4 50
		7 25

Mais os da Figueira.

AVEIRO	ALBERGARIA	AVEIRO
9 40	11 36	6 35
3	4 40	11 5
7 15	9 11	2 50
		4 46

Mais os da Figueira.

BEIRA ALTA	FIGUEIRA	Pampilhosa	FIGUEIRA
7 40	9 46	4 30	6 37
2 50	4 54	10 50	12 53
8 10	10 5	5 30	7 34

Mais os da Figueira.

### MINHO E DOURO

GADANHA	MONTÉMOR	GADANHA
11 40	12 8	10 5
8 10	8 38	4 50
11 20	11 48	10 25
		10 54

Mais os da Figueira.

LISBOA	CASA BRANCA	LISBOA
4 30	8 25	

Mais os da Figueira.

C. BRANCA	EVORA	C. BRANCA
10 20	11 10	7
5 12	5 50	4 15
11 45	12 23	10 30
		11 16

Mais os da Figueira.

LISBOA	MÓRA	LISBOA
8 35	3 5	6 30
4 30	11 57	2
		8 15

Mais os da Figueira.

LISBOA	VILLA VIÇOSA	LISBOA
8 35	4	6





# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## AVISO AO PUBLICO

1.<sup>a</sup> ampliação á TARIFA ESPECIAL N.º 6  
Grande velocidade  
para transmissão de telegramas

(Aprovada por despacho ministerial de 14 de Abril de 1913)

Às condições desta tarifa é aumentada mais  
a seguinte:

4.<sup>a</sup> Não são aceites telegramas em cifra,  
excepto aqueles que forem expedidos pelas  
autoridades devidamente reconhecidas.

Lisboa, 1 de Abril de 1913.

O Engenheiro Director

*Artur Mendes*



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## **AVISO AO PÚBLICO**

### Aditamento ao artigo 15.<sup>o</sup> da TARIFA DE DESPEZAS ACESSÓRIAS

(Aprovado por despacho ministerial de 3 de Abril de 1913)

EM VIGOR DESDE 10 DE MAIO DE 1913

A taxa do aluguer de encerados para a cobertura das remessas de adubos taxadas pela Tarifa Especial N.º 8 de Pequena Velocidade durante o periodo de armazenagem gratuita na estação destinataria concedida pela mesma tarifa, será de 50 réis por dia e encerrado com o minimo de cobrança de 100 réis por encerrado.

A Administração, porém, não se responsabilisa por qualquer avaria que a remessa sofra devido a mólha.

Lisboa, 25 de Março de 1913.

O Engenheiro Director

*Artur Mendes*



# Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

## **AVISO AO PUBLICO**

### *2.º* Aditamento ao artigo 15.º da **TARIFA DE DESPEZAS ACESSORIÁS**

(Aprovado por despacho ministerial de 3 de Abril de 1913)

**EM VIGOR DESDE 10 DE MAIO DE 1913**

As remessas de palha prensada consignadas á estação de Lisboa-Santo Amaro, logo que sejam descarregadas dos barcos serão cobertas com encerados, pagando o consignatário a taxa de **CEM REIS** por dia e por encerado correspondente ao aluguer dos mesmos encerados desde o dia da descarga até ao da retirada.

Quando os consignatarios desejem eximir-se ao pagamento desta taxa deverão, antes da chegada da remessa, avisar, por escrito, o chefe da estação, de que dispensam o resguardo da remessa á chegada.

**Lisboa, 2 de Abril de 1913.**

O Engenheiro Director

*Arthur Mendes*

---

**GRANDE VELOCIDADE**

---

**3.<sup>a</sup> AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 3**

---

**Logares camas em carruagens  
de corredor lateral**

---

A partir do dia 15 de Abril de 1913, é facultada ao publico a utilização de logares fronteiros de 1.<sup>a</sup> classe armando em cama, no percurso de Pampilhosa a Villar Formoso ou vice-versa e sob as seguintes condições:

1.<sup>a</sup>— Só será facultada a utilização dos logares camas que forem deixados livrespe los passageiros sentados e ainda assim limitados ao numero maximo de 6.

2.<sup>a</sup>— Os pedidos dos logares camas deverão ser dirigidos ás estações até 10 minutos antes da partida do comboio, para que, em casos de haver requisição superior ao numero de logares disponiveis, possa a sua concessão ficar rigorosamente submettida á ordem chronologica da inscripção. Depois d'essa hora os pedidos deverão ser feitos directamente ao revisor do comboio.

3.<sup>a</sup>— A occupação dos logares camas só poderá ter logar depois do pagamento, na bilheteira da estação ou ao revisor do comboio, de uma sobretaxa de 1\$000 reis, seja qual fôr o percurso.

Lisboa, 6 d'abril de 1913.

O Administrador-Delegado

*Luiz Ferreira da Silva Vianna.*

MINISTÉRIO DO FOMENTO

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PÚBLICAS E MINAS

REPARTIÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

---

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1910



LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1912

# MINISTÉRIO DO FOMENTO

## Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

### Repartição de Caminhos de Ferro

Mapas estatísticos do tráfego dos caminhos de ferro portugueses de interêsse geral, em leito próprio, no continente, desde 1 de Janeiro de 1877 a 31 de Dezembro de 1910

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 .....	8
N.º 4—Caminho de ferro do Pôrto à Póvoa e Famalicão (via reduzida).....	10
N.º 5—Ramal de Cáceres.....	12
N.º 6—Caminho de ferro da Beira Alta.....	14
N.º 7—Caminho de ferro de Bougado a Guimarães e a Fafe (via reduzida).....	16
N.º 8—Ramal de Coimbra.....	18
N.º 9—Caminho de ferro de Lisboa a Cintra e a Tôrres Vedras.....	20
N.º 10—Caminho de ferro de Tôrres à Figueira da Foz e Alfarelos .....	22
N.º 11—Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela (via reduzida) .....	24
N.º 12—Ramal de Santa Apolónia a Bemfica.....	26
N.º 13—Ramal de Cascais .....	28
N.º 14—Linha urbana de Lisboa.....	30
N.º 15—Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida).....	32
N.º 16—Caminho de ferro da Beira Baixa .....	34
N.º 17—Caminho de ferro de Vendas Novas a Setil .....	36
N.º 18—Caminho de ferro de Mirandela a Bragança (via reduzida) .....	38
N.º 19—Caminho de ferro do Vale do Corgo (via reduzida) .....	40
N.º 20—Coimbra a Lousã.....	42
N.º 21—Linha do Vale do Vouga (via reduzida) .....	44
N.º 22—Linha do Vale do Tâmega (via reduzida).....	46
N.º 23—Resumo estatístico de todas as linhas no ano de 1909 .....	48
N.º 24—Resumo estatístico de todas as linhas no ano de 1910.....	50
N.º 25—Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.....	52
N.º 26—Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.....	54
N.º 27—Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.....	56
N.º 28—Resumo de todas as linhas férreas .....	58
Gráficos.....	60

## CAMINHOS DE FERRO

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
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	199:370\$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
1906..	506	144:803	484:466	2.572:344	3.201:613	54:511	1.520:303	96:847\$999	57:724\$180	1.627:301\$559	326:321\$831
1907..	506	136:863	459:820	2.420:507	3.017:190	60:984	1.562:689	96:655\$400	56:599\$660	1.593:789\$018	343:514\$443
1908..	506	171:523	502:781	2.729:364	3.403:668	60:829	1.599:971	98:054\$954	60:158\$340	1.634:607\$556	340:025\$589
1909..	506	177:255	534:757	2.834:333	3.546:345	58:838	1.697:190	97:804\$736	62:202\$150	1.616:456\$583	349:009\$580
1910..	506	154:777	548:641	3.152:600	3.856:018	70:545	1.793:594	103:131\$729	64:351\$910	1.728:663\$571	388:535\$899
Soma	17:201	4.270:447	11.598:327	48.417:191	64.285:965	1.087:962	27.081:744	2.421:914\$604	977:478\$530	41.085:529\$849	7.857:286\$374

**Observações.** — Estas linhas foram abertas à exploração por troços, sendo o primeiro, entre Lisboa e o Carregado, na extensão Leste, entre Lisboa e a fronteira além de Elvas, na extensão de 275<sup>k</sup>,6; estando também nesta data aberto à circulação, na linha do Norte, a exploração entre as estações do Entroncamento e Vila Nova de Gaia, na linha do Norte, na extensão de 225<sup>k</sup>,936. Em 5 de Novembro de 1877, ficando as linhas de Leste e Norte em completa exploração e com a extensão total de 505<sup>k</sup>,168. Entre o Poço do Bispo e o Entroncamento sucessivos nas seguintes datas: Poço do Bispo a Olivais em 6 de Junho de 1892; Olivais a Carregado em 15 de Abril de 1890; Carregado a Santarém a Mato de Miranda em 6 de Maio de 1893; Mato de Miranda a Tôrres Novas em 7 de Maio de 1893; Tôrres Novas a Entroncamento a Espinho em 20 de Outubro de 1906; Ovar a Esmoriz em 25 de Outubro de 1906; Estarreja a Ovar em 27 de Outubro de 1906; Aveiro a

(a) Estas verbas são as que da verba geral «receita fora do tráfego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Rial competem a estas linhas do Norte e Leste na pro

## DO NORTE E LESTE

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Produto liquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico liquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$423	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	4:075\$975	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	4:132\$646	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.211:087\$265	760:933\$465	1.415:511\$793	4:301\$275	2:797\$454	1:503\$821	0,35
1.070:175\$975	2.179:857\$041	23:888\$967	2.203:746\$008	710:816\$212	1.469:040\$829	4:308\$018	2:903\$243	1:404\$775	0,33
1.106:094\$712	2.212:940\$632	18:936\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	4:373\$400	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	4:296\$884	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	4:789\$472	3:365\$802	1:423\$670	0,30
1.163:274\$659	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	4:826\$493	3:372\$749	1:453\$744	0,30
1.214:349\$955	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	5:054\$179	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	944:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	2.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$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
2.056:674\$404	4.010:297\$794	4:099\$812	4.014:397\$606	1.294:009\$312	2.716:288\$482	7:925\$489	5:368\$159	2:557\$330	0,32
2.093:842\$532	4.031:145\$993	6:299\$295	4.037:445\$288	1.315:494\$836	2.715:651\$157	7:966\$692	5:366\$900	2:599\$792	0,32
2.071:505\$098	4.046:138\$243	3:249\$176	4.049:387\$419	1.331:582\$006	2.714:556\$237	7:996\$320	5:364\$735	2:631\$585	0,33
2.166:282\$819	4.131:748\$982	33:931\$422	4.165:680\$404	1.401:635\$982	2.730:113\$000	8:169\$464	5:399\$434	2:770\$030	0,40
2.346:153\$111	4.463:352\$581	20:398\$148	4.483:750\$729	1.582:763\$885	2.880:588\$696	8:820\$855	5:692\$863	3:127\$992	0,35
48.050:447\$935	96.993:264\$158	804:441\$933	97.797:706\$091	32.266:765\$529	64.726:498\$629				

aproximada a 36 quilómetros, inaugurado no dia 28 de Outubro de 1856. Em 24 de Setembro de 1863 foi aberta à circulação toda a linha de trôço entre Estarreja e Vila Nova de Gaia. Com a abertura do trôço entre Soure e Taveiro, em 7 de Julho de 1864, completou-se a abertura abriu à exploração a 5.ª secção da linha do Norte, entre Vila Nova de Gaia e o recinto da estação do Pôrto, em Campanhã, na extensão de entre Aveiro e Vila Nova de Gaia e entre Alfarelos e Coimbra B está assente a segunda via, que foi entregue à exploração por troços a Azambuja em 16 de Março de 1891; Azambuja a Sant'Anna em 19 de Maio de 1891; Sant'Anna a Santarém em 20 de Agosto do 1893; mento em 8 de Abril de 1893; Granja a Vila Nova de Gaia em 19 de Maio de 1902; Espinho e Granja em 1 de Setembro de 1902; Esmoriz Estarreja em 17 de Maio de 1907 e de Alfarelos a Coimbra B em 26 de Outubro de 1908.

porção do seu rendimento anual.



## CAMINHOS DE FERRO

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Rendimen	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo	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	41:979\$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
1906.	590	50:694	172:196	739:477	962:367	22:153	407:117	55:130\$343	31:403\$360	440:778\$766	129:275\$956
1907.	607	39:693	168:382	697:106	905:181	23:040	414:812	54:764\$383	31:194\$895	439:294\$708	124:443\$290
1908.	643	49:762	241:530	902:093	1.193:385	22:637	425:792	56:467\$010	32:164\$750	459:196\$056	129:785\$318
1909.	672	47:177	248:680	967:323	1.263:180	24:402	471:435	63:105\$681	35:963\$544	487:085\$186	153:379\$954
1910.	681	46:849	248:122	908:229	1.203:200	29:652	513:683	68:434\$476	38:981\$663	521:451\$170	180:901\$827
Soma	15:337	1.049:182	3.168:246	11.770:747	15.988:175	386:027	7.847:910	1.172:954\$386	483:441\$748	9.414:843\$404	2.491:675\$012

(a) Nestas verbas estão incluídas as respeitantes à via fluvial, constante do seguinte mapa:

Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1877.	24:520\$980	1:651\$885	3:169\$780	29:342\$595	1886.	29:992\$550	4:826\$760	8:577\$155	43:396\$465
1878.	23:367\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:463\$912	1887.	27:715\$010	4:906\$825	9:334\$625	41:950\$465
1879.	23:561\$270	3:157\$180	6:046\$660	32:762\$110	1888.	36:246\$380	5:562\$560	9:841\$350	41:650\$290
1880.	22:480\$640	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$870	1889.	30:330\$140	6:265\$943	11:297\$605	47:893\$688
1881.	21:640\$780	3:210\$381	6:160\$259	31:011\$420	1890.	32:489\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:624\$967
1882.	26:381\$880	3:650\$341	7:090\$375	37:122\$596	1891.	34:411\$730	6:645\$735	12:532\$635	53:643\$100
1883.	26:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801	1892.	34:939\$810	6:562\$952	13:401\$170	53:903\$932
1884.	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$083	1893.	34:291\$290	6:386\$383	12:680\$975	53:358\$648
1885.	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:926\$462	1894.	34:502\$650	6:010\$565	12:762\$632	52:275\$847

## DO SUL E SUESTE

tos (líquidos de impostos e incluindo a via fluvial)

Pequena velocidade (a)	Totais do tráfego (a)	Fora do tráfego	Totais	Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	1:308\$021	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	264:241\$542	185:054\$254	1:395\$327	574\$702	820\$625	0,59
265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	1:373\$787	610\$315	763\$472	0,56
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	489:909\$653	251:446\$605	1:455\$486	529\$361	926\$125	0,64
357:508\$709	685:318\$874	16:080\$165	701:399\$039	387:628\$419	297:690\$455	1:442\$776	626\$716	816\$060	0,56
388:437\$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\$235	717:509\$698	389:519\$485	304:925\$928	1:461\$990	641\$949	820\$041	0,55
391:066\$635	723:739\$154	1:619\$910	725:359\$064	400:794\$620	322:944\$534	1:523\$660	679\$883	843\$778	0,55
434:058\$836	806:889\$590	11:635\$340	818:524\$930	410:321\$251	396:568\$339	1:698\$714	834\$881	863\$834	0,51
461:456\$866	862:254\$005	35:845\$015	898:099\$020	452:223\$001	410:031\$004	1:815\$271	863\$223	952\$048	0,52
455:143\$451	864:518\$981	29:794\$565	894:313\$546	482:933\$989	381:584\$992	1:820\$039	803\$336	1:016\$703	0,56
489:036\$666	914:018\$441	28:679\$862	942:698\$303	552:636\$008	361:382\$433	1:884\$574	745\$118	1:139\$455	0,60
570:734\$322	1.023:120\$241	23:566\$545	1.046:686\$786	572:987\$414	450:132\$827	2:096\$557	922\$403	1:174\$154	0,56
672:904\$324	1.148:946\$389	15:194\$128	1.164:140\$517	676:130\$139	472:816\$250	2:330\$520	959\$059	1:371\$460	0,59
707:672\$186	1.231:158\$230	89:355\$325	1.320:513\$555	707:910\$398	523:247\$832	2:376\$753	1:010\$130	1:366\$623	0,57
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
739:116\$510	1.309:171\$232	3:475\$140	1.312:646\$372	900:081\$027	409:090\$205	2:218\$934	693\$373	1:525\$561	0,68
736:743\$019	1.300:481\$017	19:560\$871	1.320:041\$888	941:240\$493	359:240\$524	2:142\$472	624\$055	1:550\$643	0,72
751:931\$513	1.340:912\$887	11:247\$110	1.352:159\$997	884:339\$788	456:573\$099	2:085\$401	710\$067	1:375\$334	0,66
858:356\$515	1.498:821\$655	20:018\$232	1.518:839\$881	967:701\$358	531:120\$297	2:230\$389	790\$358	1:440\$031	0,64
922:749\$258	1.625:102\$255	18:590\$816	1.643:693\$071	1.007:011\$039	618:091\$216	2:386\$346	907\$623	1:478\$723	0,61
15.299:689\$766	27.206:208\$182	411:128\$255	27.617:336\$437	16.377:528\$987	10.828:679\$195				

Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1895 . . . .	35:071\$590	7:405\$675	13:424\$373	55:901\$688	1904 . . . .	49:711\$205	5:430\$640	13:945\$050	69:086\$895
1896 . . . .	37:427\$390	6:646\$885	13:404\$915	57:479\$190	1905 . . . .	51:786\$140	5:033\$485	12:744\$750	69:564\$375
1897 . . . .	39:794\$650	6:686\$480	13:301\$698	60:782\$228	1906 . . . .	51:457\$350	4:829\$630	13:349\$050	69:636\$030
1898 . . . .	43:321\$100	7:824\$925	15:677\$232	66:823\$257	1907 . . . .	51:410\$969	4:649\$086	13:306\$182	69:366\$237
1899 . . . .	44:375\$645	8:405\$630	16:306\$785	69:088\$060	1908 . . . .	51:462\$310	4:832\$510	13:412\$048	69:716\$868
1900 . . . .	46:399\$920	8:772\$560	16:547\$130	71:719\$610	1909 . . . .	54:342\$810	5:764\$380	18:221\$215	78:328\$415
1901 . . . .	47:901\$115	9:160\$870	17:566\$950	74:628\$935	1910 . . . .	60:568\$040	5:357\$590	17:122\$935	83:048\$565
1902 . . . .	48:342\$405	9:461\$810	18:842\$250	76:646\$465					
1903 . . . .	51:370\$640	10:216\$270	20:420\$940	82:007\$850					

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias		
		Aproximadas Quilómetros	Exactas Quilómetros	De aplicação Quilómetros
<b>Linha do Sul</b>				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas . . . . .	1-2-1861	56	199,9	
De Vendas Novas a Casa Branca . . . . .	14-9-1863	34		
De Casa Branca a Beja . . . . .	15-2-1864	64		
De Beja a Casével . . . . .	20-12-1870	47		
Da actual à antiga estação do Barreiro . . . . .	20-12-1884	0,60	0,60	
De Casével às Amoreiras . . . . .	3-6-1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras à Faro . . . . .	1-7-1889	113,83	113,83	
De Faro a Olhão . . . . .	1-5-1904	9,90	9,90	
De Olhão à Fuzeta . . . . .	1-9-1904	9,50	9,50	
Da Fuzeta a Tavira . . . . .	10-3-1905	11,76	11,76	
De Tavira a Vila Rial de Santo António . . . . .	14-4-1906	24,92	24,92	
Do Barreiro a Vila Rial de Santo António	-	-	396,44	397
<b>Ramal de Setúbal</b>				
Do Pinhal Novo a Setúbal . . . . .	1-2-1861	12,81	12,81	13
<b>Linha de Évora</b>				
De Casa Branca a Évora . . . . .	14-9-1863	26		
De Évora a Vale do Pereiro . . . . .	5-9-1871	24		
De Vale do Pereiro a Venda do Duque . . . . .	10-3-1873	8		
De Venda do Duque a Estremoz . . . . .	29-12-1873	20		
De Estremoz a Vila Viçosa . . . . .	1-8-1905	23		
De Casa Branca a Vila Viçosa . . . . .	-	-	101,18	102
<i>Soma e segue . . . . .</i>	-	-	510,43	512

nuação)

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias		
		Aproximadas Quilómetros	Exactas Quilómetros	De aplicação Quilómetros
<i>Transporte</i> . . . . .	-	-	510,43	512
<b>Linha do Sueste</b>				
De Beja a Quintos . . . . .	2-11-1869	19,30		
De Quintos a Serpa . . . . .	14-4-1878	9,73		
De Serpa a Pias . . . . .	14-2-1887	13,04		
De Pias a Moura . . . . .	27-12-1902	16,72		
De Beja a Moura . . . . .	-	-	58,79	59
<b>Ramal de Portimão</b>				
De Tunes a Algoz . . . . .	10-10-1899	12,21		
De Algoz a Poço Barreto . . . . .	19-3-1900			
De Poço Barreto a Silves . . . . .	1-2-1902	5,13		
De Silves a Portimão . . . . .	15-2-1903	9,15		
De Tunes a Portimão . . . . .	-	-	26,49	27
<b>Évora a Ponte do Sor</b>				
De Évora a Arraiolos . . . . .	20-4-1907	24,47		
De Arraiolos a Pavia . . . . .	25-5-1908	18,36		
De Pavia a Mora . . . . .	11-7-1908	16,85		
De Évora a Mora . . . . .	-	-	59,68	60
<b>Ramal de Aldeia Galega</b>				
De Pinhal Novo a Aldeia Galega . . . . .	4-10-1908	10,68	10,68	11
<b>Ramal de Montemor-o-Novo</b>				
De Torre da Gadanha a Montemor-o-Novo . . . . .	2-9-1909	12,81	12,81	13
<i>Total</i> . . . . .	-	-	678,88	682

## CAMINHOS DE FERRO

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1877	100	34:181	108:738	376:507	519:426	3:585	44:820	12:499,5093	—	205:854,5608	18:023,5505
1878	146	40:441	122:572	437:960	600:973	4:438	54:235	15:927,5629	—	250:946,5128	17:304,5588
1879	216	47:250	138:554	533:481	719:285	7:173	78:041	21:672,5018	—	316:523,5132	32:093,5106
1880	255	52:452	143:435	587:656	783:543	6:115	100:048	27:173,5924	—	370:768,5767	48:560,5464
1881	262	52:492	133:507	593:423	779:422	6:436	124:101	28:149,5836	—	369:533,5186	57:662,5868
1882	263	53:346	132:465	571:604	757:415	6:583	131:363	30:512,5363	—	389:055,5309	52:900,5528
1883	268	53:691	131:318	563:448	748:457	6:795	136:999	31:309,5025	—	395:175,5626	52:525,5333
1884	276	59:341	133:323	581:497	774:161	8:254	150:810	32:450,5371	—	396:896,5351	59:799,5771
1885	276	55:106	124:323	562:927	742:356	7:080	162:130	30:264,5843	—	363:989,5518	51:329,5246
1886	276	58:259	129:386	588:295	775:940	7:236	174:272	32:936,5854	6:221,5360	384:720,5846	53:961,5780
1887	314	61:134	140:170	602:396	803:700	9:104	184:292	35:686,5667	6:425,5930	405:701,5810	64:188,5914
1888	337	63:103	146:320	644:956	854:379	8:584	199:658	38:222,5844	6:227,5980	438:692,5216	66:009,5549
1889	340	70:533	149:633	665:804	885:970	7:747	228:662	47:472,5903	7:361,5320	468:569,5338	65:303,5387
1890	340	73:749	153:586	672:954	900:289	9:031	237:944	42:790,5667	10:172,5000	466:983,5200	71:085,5313
1891	340	68:316	147:029	641:446	856:791	9:273	229:984	39:999,5027	20:999,5790	451:023,5700	69:234,5097
1892	340	61:242	137:682	633:682	832:606	9:614	256:324	39:770,5368	21:921,5340	426:879,5653	70:218,5497
1893	340	65:206	147:149	656:955	869:310	8:762	262:491	41:331,5970	20:629,5600	444:449,5696	68:948,5334
1894	340	67:802	148:971	651:393	868:166	10:278	254:216	41:836,5710	19:176,5080	447:768,5837	78:090,5521
1895	340	73:066	153:214	676:519	902:799	10:412	280:649	44:400,5421	20:664,5760	468:867,5952	79:009,5348
1896	340	77:034	168:521	719:884	965:439	12:883	309:226	47:834,5741	24:915,5390	489:521,5619	90:272,5172
1897	343	95:798	215:179	824:084	1.135:061	19:246	302:079	47:720,5745	26:469,5660	509:629,5821	93:082,5327
1898	343	96:501	233:249	868:200	1.197:950	16:883	305:900	47:184,5754	27:031,5340	503:313,5014	104:502,5461
1899	343	84:565	212:316	824:696	1.121:577	22:776	361:445	48:299,5085	28:131,5720	478:282,5226	109:439,5680
1900	343	101:212	233:190	914:132	1.248:534	24:026	368:486	52:068,5148	37:636,5120	542:710,5766	120:997,5620
1901	343	103:257	246:356	1.007:918	1.357:531	24:775	385:599	53:984,5058	39:357,5980	541:477,5264	143:125,5708
1902	343	109:433	265:491	1.130:321	1.505:245	26:139	413:992	57:642,5285	42:420,5548	558:122,5500	158:367,5777
1903	343	106:853	263:448	1.183:779	1.554:080	28:464	417:074	59:058,5415	43:772,5706	556:508,5409	167:026,5072
1904	343	111:200	279:717	1.296:714	1.687:631	27:139	435:983	60:134,5751	44:570,5460	594:822,5856	159:984,5018
1905	343	100:286	310:505	1.341:212	1.752:003	27:751	520:800	64:287,5925	47:648,5688	603:436,5230	167:607,5461
1906	343	97:501	297:649	1.297:770	1.692:920	29:372	522:703	65:096,5533	48:248,5008	618:368,5547	179:396,5892
1907	343	96:648	288:768	1.272:340	1.657:756	25:691	523:134	66:496,5913	49:285,5947	618:811,5474	183:509,5810
1908	343	93:374	304:024	1.353:882	1.751:280	27:660	632:159	70:128,5116	51:977,5309	652:911,5053	198:524,5068
1909	343	90:103	302:316	1.335:255	1.727:674	26:054	613:846	69:812,5055	51:743,5052	635:390,5056	189:062,5816
1910	343	87:365	295:155	1.325:384	1.707:904	28:582	613:570	71:411,5705	52:928,5675	651:330,5266	206:625,5952
Soma	10:511	2.561:840	5.937:259	27.938:474	37.037:573	513:941	10.016:975	1.515:567,5762	755:937,5763	16.617:035,5974	3.347:773,5983

**Observações.**—A extensão efectiva da linha do Minho, entre a estação do Pôrto (S. Bento) e o meio da ponte internacional metros, conforme detalhadamente se vê dos mapas seguintes:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias	
		Exactas — Metros	De applicações — Quilómetros
<b>Linha do Minho</b>			
Do Pôrto (Campanhã) a Nine . . . . .	21-5-1875	38:965,40	
De Nine a S. Bento . . . . .	1-1-1877	7:034,60	
De S. Bento a Barcelos . . . . .	21-10-1877	4:239,30	
De Barcelos a Darque . . . . .	24-2-1878	26:477,40	
De Darque a Caminha . . . . .	1-7-1878	27:879,03	
De Caminha a S. Pedro da Tôrre . . . . .	15-1-1879	20:806,27	
De S. Pedro da Tôrre a Segadães . . . . .	3-6-1879	3:015,00	
De Segadães a Valença . . . . .	6-8-1882	1:242,40	
De Valença à fronteira (a) . . . . .	25-3-1886	1:690,60	
Do Pôrto (Campanhã) a Pôrto (S. Bento) . . . . .	8-11-1896	2:707,29	
Do Pôrto (S. Bento) à fronteira . . . . .	—	—	
		134:057,29	133
<b>Ramal de Braga</b>			
De Nine a Braga . . . . .	21-5-1875	14:912,80	15

(a) A extensão entre Valença e a fronteira não é contada nas distâncias de applicação, por ser a sua exploração feita, por contrato de 22 de Março de 1886, pela Compa  
(b) Nesta extensão está compreendida a de Barca de Alva à fronteira (581 metros), que não é contada nas distâncias de applicação, por ser a sua exploração feita, por

# DO MINHO E DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
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	1:322\$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\$820	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	2:703\$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	513:461\$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\$046	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\$230	1.310:230\$104	7:570\$865	1.317:800\$969	695:284\$130	614:945\$974	3:819\$913	1:792\$845	2:027\$060	0,53
629:676\$787	1.400:720\$478	6:650\$085	1.407:370\$563	657:566\$317	743:154\$161	4:083\$783	2:166\$630	1:917\$103	0,47
620:573\$153	1.418:338\$592	4:441\$147	1.422:779\$739	719:573\$510	698:765\$082	4:135\$097	2:037\$215	2:097\$881	0,51
646:529\$105	1.448:850\$389	6:606\$838	1.455:457\$227	759:767\$358	689:083\$031	4:224\$053	2:008\$988	2:215\$065	0,52
676:532\$764	1.527:967\$885	6:708\$620	1.534:676\$505	797:038\$820	730:929\$065	4:454\$717	2:130\$988	2:323\$728	0,52
696:628\$607	1.521:081\$479	12:781\$643	1.533:863\$122	824:466\$179	696:615\$300	4:434\$639	2:030\$948	2:403\$691	0,54
697:978\$815	1.555:935\$033	5:060\$660	1.560:995\$693	877:865\$441	678:069\$592	4:536\$253	1:976\$879	2:559\$374	0,56
46.634:010\$577	32.998:820\$534	253:512\$182	33.252:332\$716	17.179:623\$525	15.819:197\$009				

sobre o rio Minho, é de 134:057<sup>m</sup>,29 e a da linha do Douro, entre a estação de Ermezinde e a fronteira, além da Barca de Alva, é de 191:564

Designações	Datas da abertura à exploração	Distâncias	
		Exactas — Metros	De aplicações — Quilómetros
<b>Linha do Douro</b>			
De Ermezinde a Penafiel . . . . .	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Caide . . . . .	20-12-1875	7:323,30	
De Caide ao Juncal . . . . .	15-9-1878	18:818,20	
Do Juncal à Régua . . . . .	15-7-1879	38:370,80	
Da Régua 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 Coa . . . . .	5-5-1887	9:061,30	
De Coa à fronteira, além de Barca de Alva (b) . . . . .	9-12-1887	19:483,70	
		191:564,00	191
<b>Ramal da Alfândega</b>			
Do Pôrto (Campanhã) a Pôrto (Alfândega) . . . . .	8-11-1888	3:836,80	4

nhia de Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orenze a Vigo.  
contrato de 29 de Novembro de 1887, pela Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca à fronteira de Portugal.

## CAMINHO DE FERRO DO PORTO Á PÓVOA

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito (a)	De selo		
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..	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	283:741	—	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	916\$426	1:556\$100	55:405\$809	8:400\$473
1893..	61	32:315	295:766	—	328:081	2:646	23:214	3:701\$560	1:423\$060	56:969\$197	6:110\$090
1894..	63	31:028	344:270	—	375:298	3:291	24:379	3:835\$289	1:637\$620	59:351\$145	6:623\$939
1895..	63	30:278	371:162	—	401:440	2:565	22:530	4:017\$936	1:693\$860	63:685\$426	5:438\$968
1896..	63	34:580	436:753	—	471:333	3:398	23:081	4:306\$330	2:201\$940	68:602\$237	6:510\$984
1897..	64	50:509	490:027	—	540:536	3:431	24:693	4:900\$185	2:449\$460	75:620\$581	6:735\$609
1898..	64	49:605	544:138	—	593:743	4:589	28:489	4:962\$647	2:800\$340	78:519\$363	8:395\$221
1899..	64	38:151	518:729	—	556:880	3:506	35:203	4:540\$441	2:948\$370	69:937\$506	7:095\$259
1900..	64	50:726	615:349	—	666:075	3:555	49:986	5:542\$313	4:673\$820	84:002\$333	7:322\$562
1901..	64	52:171	633:868	—	686:039	3:169	55:306	5:594\$456	4:543\$770	81:649\$406	6:581\$983
1902..	64	53:715	620:221	—	673:936	2:954	74:597	5:684\$038	4:854\$240	82:978\$922	6:381\$480
1903..	64	55:954	616:974	—	672:928	2:651	76:152	5:618\$341	4:676\$260	81:556\$308	6:070\$602
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
1906..	64	78:410	862:899	—	941:309	2:806	76:965	6:895\$552	5:159\$640	103:126\$127	7:196\$823
1907..	64	84:932	875:750	—	960:682	2:833	75:168	7:229\$573	5:102\$370	104:860\$718	7:313\$957
1908..	64	88:905	883:208	—	972:113	3:031	80:140	7:464\$218	5:437\$840	107:692\$409	8:304\$010
1909..	64	88:538	909:293	—	997:831	3:386	89:199	7:422\$768	5:404\$620	105:198\$566	9:119\$282
1910..	64	89:862	953:305	—	1.043:167	3:632	88:470	7:871\$214	5:559\$800	110:913\$570	9:649\$454
Soma	1:975	1.453:936	15.575:901	—	17.029:837	98:919	1.226:814	103:297\$679	77:762\$270	2.310:446\$691	211:598\$207

**Observações.**— Esta linha foi aberta à exploração entre Pôrto e Póvoa de Varzim, na extensão aproximada de 28 quilómetros a estação de Famalicão, terminus da linha, com a extensão total de 57 quilómetros. Em 6 de Maio de 1893 abriu-se à exploração o ramal da achou-se entre Pôrto e Famalicão a extensão de 57<sup>k</sup>,174, o que dá a extensão total de aplicação das linhas em exploração de 64 quilómetros

(a) Só entrando em vigor em Outubro de 1892 as novas tarifas desta linha, nas quais foi incluído o imposto de trânsito e adicionais, só daquela data começou a respectiva

## DE VARZIM E VILA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
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	49:027\$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	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$624	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$879	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	—\$—	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
15:889\$807	98:245\$997	350\$180	98:596\$177	61:623\$222	36:622\$775	1:535\$093	572\$230	962\$862	0,69
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
43:366\$906	153:689\$856	936\$830	154:626\$686	93:872\$145	59:817\$711	2:401\$404	934\$652	1:466\$752	0,61
43:027\$596	155:202\$271	688\$970	155:891\$241	96:394\$200	58:808\$071	2:425\$035	918\$876	1:506\$159	0,62
45:610\$686	161:607\$105	1:305\$790	162:912\$895	110:959\$200	50:647\$905	2:525\$111	791\$373	1:733\$738	0,68
49:630\$977	163:948\$825	553\$345	164:502\$170	104:365\$200	59:583\$625	2:561\$700	1:630\$706	930\$994	0,63
50:758\$320	171:321\$344	1:004\$350	172:325\$694	115:252\$428	56:068\$916	2:676\$896	876\$077	1:800\$819	0,67
768:319\$108	3.290:364\$006	24:764\$780	3.315:128\$786	2.223:715\$197	1.066:648\$809				

em 1 de Outubro de 1875; em 7 de Agosto de 1878 abriram-se mais 16 quilómetros até a estação de Fontainhas, e em 12 de Junho de 1881 até Senhora da Hora para o pôrto de Leixões, na extensão aproximada de 6 quilómetros, e procedendo-se em 1897 à medição rigorosa da linha



Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
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	1:539	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\$200	22:141\$415	7:001\$373
1892.	72	7:446	5:708	13:050	26:204	1:791	26:792	1:993\$981	301\$010	18:245\$714	7:158\$990
1893.	72	7:304	5:599	12:801	25:704	1:583	18:388	1:727\$542	307\$520	16:936\$544	6:313\$595
1894.	72	5:893	4:842	12:425	23:160	1:800	22:052	1:701\$663	314\$060	15:305\$477	7:959\$146
1895.	72	4:951	5:769	13:343	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	18:430	24:767	1:195	32:954	1:775\$685	456\$500	12:320\$587	6:522\$095
1898.	72	4:499	5:263	11:065	20:827	1:490	37:297	1:905\$304	482\$200	12:085\$135	6:917\$089
1899.	72	4:152	6:031	11:536	21:719	1:612	41:771	1:912\$390	546\$090	12:976\$553	5:780\$691
1900.	72	3:751	5:447	10:421	19:619	1:287	52:649	1:999\$721	679\$980	10:396\$254	5:877\$703
1901.	72	4:628	5:569	12:048	22:245	1:284	58:387	2:660\$890	763\$210	12:524\$848	5:600\$010
1902.	72	5:521	7:260	14:823	27:604	1:297	50:234	2:160\$223	884\$350	13:940\$335	3:856\$955
1903.	72	5:308	6:979	14:252	26:539	1:079	54:406	2:325\$798	836\$060	13:215\$341	3:583\$086
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
1906.	72	6:298	7:715	17:796	31:809	1:768	57:820	2:763\$262	1:007\$310	18:112\$539	5:746\$988
1907.	72	5:591	6:837	15:828	28:256	1:087	55:073	2:531\$353	981\$700	16:314\$223	6:295\$166
1908.	72	4:857	6:100	16:225	27:182	1:704	50:241	2:418\$902	930\$140	15:604\$380	5:946\$112
1909.	72	7:329	6:586	14:089	28:004	2:233	54:835	2:473\$640	982\$460	16:037\$278	6:685\$689
1910.	72	4:982	6:959	18:055	29:996	3:402	60:440	2:851\$752	1:041\$180	17:150\$739	9:465\$139
Soma	2:200	187:328	201:098	415:950	804:376	43:221	1:541\$180	79:310\$356	18:494\$560	476:759\$786	174:749\$432

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

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

## CÁCERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
26:224,735	29:539,463	127,911	29:667,374	25:259,006	4:280,457	738,486	107,5011	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	1:023,326	0,94
56:276,294	82:342,986	914,056	83:257,042	67:492,040	14:850,946	1:143,652	206,263	937,389	0,82
52:322,052	75:669,107	656,058	76:325,165	67:211,325	8:457,782	1:050,960	117,469	933,491	0,89
31:416,799	49:539,816	1:120,060	50:659,876	56:020,597	6:480,781	688,053	90,011	778,064	1,13
29:787,303	54:270,023	1:352,051	55:622,074	50:373,448	3:896,575	753,750	54,119	699,631	0,93
38:560,509	61:229,650	1:419,310	62:648,960	54:412,105	6:817,545	850,412	94,688	755,724	0,89
32:313,310	57:943,910	896,556	58:840,466	64:951,087	7:007,177	804,776	97,322	902,098	1,12
32:795,202	65:984,885	1:532,087	67:516,972	57:298,237	8:686,598	916,456	120,647	795,809	0,87
27:200,933	49:940,039	134,716	50:074,755	62:550,996	12:610,957	693,612	175,152	868,764	1,25
22:672,392	51:815,180	750,000	52:565,180	75:525,306	23:710,126	719,655	329,307	1:048,962	1,46
20:994,668	46:399,372	194,000	46:593,372	66:170,159	19:770,787	644,436	274,594	919,030	1,43
16:276,413	39:526,552	335,314	39:861,866	54:994,002	15:467,450	548,979	214,826	763,805	1,39
16:173,645	39:438,268	223,724	39:661,992	58:639,130	19:200,862	547,753	266,679	814,432	1,49
22:710,230	44:370,521	265,271	44:635,792	51:740,506	7:369,985	616,257	102,361	718,618	1,17
22:314,644	40:964,002	450,673	41:414,675	51:402,620	10:438,618	568,944	144,981	713,925	1,25
22:790,829	41:633,511	213,649	41:847,160	56:466,466	14:832,955	578,243	206,013	784,256	1,36
25:912,178	44:914,402	250,789	45:165,191	57:201,173	12:286,771	623,811	170,649	794,460	1,27
26:816,055	45:573,299	262,143	45:835,442	55:323,141	9:749,842	632,962	135,414	768,376	1,21
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
40:104,711	63:964,238	20,000	63:984,238	70:638,826	6:674,588	888,392	92,702	981,094	1,10
36:660,790	59:270,179	23,750	59:293,929	74:002,639	14:732,460	823,197	204,617	1:027,814	1,25
33:572,712	55:123,204	20,000	55:143,204	61:908,995	6:785,791	765,600	94,247	859,847	1,12
32:506,523	55:229,490	21,570	55:251,060	61:627,533	6:398,043	767,076	88,862	855,938	1,11
38:647,758	65:263,636	2:666,506	67:930,142	67:143,625	1:879,989	906,439	26,111	932,550	1,02
1.028:461,950	1.679:971,168	18:483,416	1.698:454,584	1.835:653,864	155:682,696				

de Espanha além de Marvão, na extensão de 71<sup>h</sup>,640, em 6 de Junho de 1880.

mento do tráfego anual.

## CAMINHO DE FERRO

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
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\$331
1891.	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596	28:522\$230
1892.	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219	23:143\$517
1893.	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142	20:192\$689
1894.	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557	20:028\$608
1895.	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749	24:956\$241
1896.	253	18:066	33:190	146:536	197:792	3:237	92:891	13:023\$541	4:223\$850	112:433\$039	24:033\$502
1897.	253	18:823	40:147	168:190	227:160	3:610	88:667	13:037\$891	4:557\$540	121:727\$816	26:841\$914
1898.	253	18:668	39:262	169:641	227:571	4:869	80:777	12:821\$181	4:551\$300	121:349\$500	34:325\$823
1899.	253	18:124	38:997	170:283	227:404	5:605	106:611	13:796\$677	5:016\$670	120:841\$082	35:329\$156
1900.	253	24:769	45:485	182:491	252:745	5:281	116:161	15:599\$844	6:582\$460	149:894\$914	38:889\$365
1901.	253	21:305	44:710	202:030	268:045	5:458	116:306	15:200\$474	6:755\$180	140:484\$852	35:652\$616
1902.	253	22:998	46:140	209:495	278:633	7:077	121:320	16:532\$907	7:069\$600	150:108\$931	44:296\$221
1903.	253	23:792	46:863	213:219	283:874	5:895	133:909	17:010\$107	7:194\$020	152:391\$022	36:428\$381
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
1906.	253	26:149	54:039	222:548	302:736	6:962	162:288	18:350\$167	7:611\$020	168:307\$149	44:544\$850
1907.	253	25:467	55:696	243:857	325:020	6:850	166:166	18:930\$232	7:905\$430	180:081\$151	45:992\$931
1908.	253	25:099	59:384	263:723	348:206	7:443	170:638	19:286\$193	8:285\$410	182:222\$731	50:957\$327
1909.	253	24:112	58:539	266:422	349:073	7:338	178:317	19:664\$092	8:651\$380	181:738\$083	48:081\$929
1910.	253	26:452	68:575	301:648	396:675	8:822	186:285	21:367\$136	9:255\$440	200:502\$294	57:539\$309
Soma	7:211	549:877	1.227:331	5.232:747	7.009:955	130:858	3.178:072	421:353\$958	127:000\$820	3.719:569\$347	923:438\$490

**Observações.** — Esta linha foi aberta à 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 quilómetro, na importância total de 4.650:764\$220 réis, na extensão Foz não teve subsídio algum do Estado.

## DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
38:740,5601	102:620,5560	1:946,5905	104:567,5465	99:452,5363	3:168,5197	808,5035	24,5946	783,5089	0,97
102:472,5501	215:891,5920	5:523,5073	221:414,5993	173:886,5498	42:005,5422	853,5327	166,5029	687,5298	0,81
122:257,5907	240:208,5059	5:933,5738	246:141,5797	147:122,5442	93:085,5617	949,5438	367,5927	581,5511	0,61
155:899,5493	268:524,5912	5:568,5603	274:093,5515	165:205,5545	103:319,5367	1:061,5363	408,5377	652,5986	0,61
174:122,5574	308:075,5574	8:752,5469	316:828,5043	167:180,5129	140:895,5445	1:217,5690	556,5899	660,5791	0,54
164:191,5533	307:808,5726	7:560,5056	315:368,5782	165:348,5840	142:459,5886	1:216,5635	563,5082	653,5553	0,54
170:445,5524	318:279,5796	11:832,5246	330:112,5042	159:075,5342	159:204,5454	1:258,5023	629,5267	628,5756	0,50
226:641,5985	373:492,5296	14:261,5105	387:753,5401	172:725,5784	200:766,5512	1:476,5254	793,5544	682,5710	0,46
199:512,5101	353:524,5134	10:634,5650	364:158,5784	172:708,5694	180:815,5440	1:397,5329	714,5686	682,5643	0,49
154:152,5684	293:112,5510	9:853,5504	302:966,5014	164:620,5057	128:492,5453	1:158,5547	507,5875	650,5672	0,56
162:302,5930	281:169,5666	10:136,5174	291:305,5840	160:814,5741	120:354,5925	1:111,5342	475,5711	635,5631	0,57
169:952,5209	287:365,5040	12:331,5213	299:696,5253	157:770,5878	129:594,5162	1:135,5830	512,5230	623,5600	0,55
160:775,5001	275:589,5166	11:321,5176	286:910,5342	155:811,5402	119:777,5764	1:089,5285	473,5430	615,5855	0,57
159:308,5941	291:026,5931	11:588,5753	302:615,5684	161:426,5224	129:600,5707	1:150,5304	512,5256	638,5048	0,55
166:749,5696	303:216,5237	16:401,5499	319:617,5736	167:016,5973	136:199,5264	1:198,5483	538,5337	660,5146	0,55
160:420,5125	308:989,5855	18:796,5153	327:786,5008	164:577,5829	144:412,5026	1:221,5304	570,5798	650,5505	0,53
145:666,5762	301:342,5085	2:803,5652	304:145,5737	168:861,5236	132:480,5849	1:191,5075	523,5639	667,5435	0,56
171:337,5590	327:507,5828	5:626,5105	333:133,5933	175:779,5653	151:728,5175	1:294,5498	599,5716	694,5782	0,54
177:203,5219	365:987,5498	14:502,5729	380:490,5227	199:721,5827	166:265,5671	1:446,5590	657,5176	789,5414	0,55
172:221,5960	348:359,5428	13:317,5925	361:677,5353	200:376,5864	147:982,5564	1:376,5914	584,5911	792,5003	0,57
183:486,5290	377:891,5442	12:299,5911	390:191,5353	201:459,5618	176:431,5824	1:493,5642	697,5359	796,5283	0,53
203:984,5343	392:803,5746	15:519,5108	408:322,5854	208:159,5086	184:644,5660	1:552,5583	729,5820	822,5763	0,53
202:721,5333	409:174,5789	13:574,5279	422:749,5068	220:012,5214	189:162,5575	1:617,5291	747,5678	869,5613	0,53
196:780,5344	412:425,5531	13:733,5359	426:158,5890	211:896,5868	200:528,5663	1:630,5140	702,5603	837,5537	0,51
214:983,5234	427:835,5233	14:840,5075	442:675,5308	227:850,5242	199:984,5991	1:691,5048	790,5454	900,5594	0,53
215:267,5648	441:341,5730	13:973,5402	455:315,5132	236:437,5087	204:904,5643	1:744,5433	809,5900	934,5533	0,53
217:970,5821	451:150,5879	12:880,5040	464:030,5919	253:221,5683	197:929,5196	1:783,5205	782,5329	1:000,5876	0,56
229:954,5299	459:774,5311	14:476,5738	474:251,5049	260:265,5669	199:508,5642	1:817,5289	788,5571	1:028,5718	0,56
239:026,5457	497:068,5060	14:174,5409	511:242,5469	294:625,5016	202:443,5044	1:964,5695	800,5170	1:164,5525	0,59
5.058:550,5105	9.741:557,5942	324:163,5049	10.065:720,5991	5.413:410,5804	4.328:147,5138				

além de Vilar Formoso, na extensão de 252<sup>k</sup>,2518, em 1 de Julho de 1882, e inaugurada oficialmente em 3 de Agosto do mesmo ano. de 202<sup>k</sup>,20714, entre a estação da Pampilhosa e a fronteira além de Vilar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e a Figueira da

## CAMINHO DE FERRO DO BOU

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito (a)	De sêlo		
1884.	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—	—	29:925	3:159
1885.	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—	—	29:805	3:978
1886.	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—	405	32:810	3:456
1887.	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—	414	35:400	4:227
1888.	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—	426	37:866	4:070
1889.	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—	474	38:036	4:447
1890.	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—	773	39:062	4:909
1891.	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—	1:252	38:866	4:862
1892.	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—	961	38:601	4:612
1893.	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	2:897	988	37:272	3:960
1894.	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910	1:104	37:335	4:400
1895.	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070	1:254	38:749	5:579
1896.	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273	1:585	41:531	4:987
1897.	34	37:371	169:955	—	207:326	2:170	36:834	3:464	1:738	42:387	5:559
1898.	34	36:311	172:446	—	208:757	2:494	39:716	3:540	1:745	41:786	6:579
1899.	34	37:114	190:762	—	227:876	2:971	43:115	3:758	2:006	43:870	7:647
1900.	34	38:558	210:291	—	248:849	3:242	42:909	4:091	2:876	49:197	8:650
1901.	34	38:389	208:633	—	247:022	3:663	41:367	3:977	2:975	48:413	9:028
1902.	34	40:029	210:094	—	250:123	3:623	50:371	4:015	2:956	47:859	8:953
1903.	34	40:799	210:193	—	250:992	3:797	43:314	4:053	2:946	48:471	9:357
1904.	34	43:709	222:620	—	266:329	3:708	41:917	4:154	2:977	50:230	9:499
1905.	34	43:102	223:455	—	266:557	3:675	45:470	4:171	2:995	50:627	9:289
1906.	34	41:177	238:094	—	279:271	3:625	48:183	4:243	3:009	51:055	9:158
1907.	44	45:950	248:793	—	294:743	3:753	51:889	4:368	2:969	57:814	10:087
1908.	56	53:677	289:951	—	343:628	4:060	67:301	4:626	3:101	66:903	11:087
1909.	56	54:291	306:446	—	360:737	4:215	69:273	4:646	3:130	67:185	11:756
1910.	56	57:428	337:642	—	395:070	4:373	65:378	4:817	3:250	71:853	12:389
Soma	991	1.035:794	4.952:175	—	5.987:969	66:543	974:764	70:082	38:319	1.212:921	185:697

(a) Tendo entrado em vigor em 1 de Janeiro de 1893 as novas tarifas desta linha; nas quais foi incluído o imposto de trânsito e adicionais, só daquela data começou a re

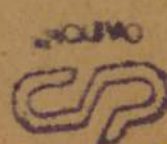
**Observações.** — Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Trofa e Visela, na extensão de 25<sup>h</sup>,299, em 31 de Julho de 1907.

## GADO A GUIMARÃES E A FAFE

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
5:269,5405	38:354,5145	40,5960	38:395,5105	23:845,5196	14:508,5949	1:237,5230	468,5030	769,5200	0,62
8:383,5155	42:166,5578	454,5020	42:620,5598	28:510,5662	13:655,5916	1:240,5193	401,5644	838,5549	0,68
9:539,5020	45:806,5730	510,5490	46:317,5220	30:974,5690	14:832,5040	1:347,5256	436,5236	911,5020	0,68
11:928,5950	51:556,5985	509,5395	52:066,5380	29:426,5923	22:130,5062	1:516,5381	650,5884	865,5497	0,57
14:327,5350	56:264,5005	682,5545	56:946,5550	29:551,5333	26:712,5672	1:654,5824	785,5667	869,5157	0,53
14:140,5000	56:623,5189	982,5275	57:605,5464	28:221,5925	28:401,5264	1:665,5387	835,5331	830,5056	0,50
14:540,5980	58:513,5325	760,5075	59:273,5400	27:788,5478	30:724,5847	1:720,5980	903,5672	817,5308	0,47
17:197,5587	60:926,5395	484,5075	61:410,5470	28:893,5573	32:032,5822	1:791,5952	942,5141	849,5811	0,47
20:351,5336	63:565,5276	444,5415	64:009,5691	27:546,5159	36:019,5117	1:869,5567	1:059,5386	810,5181	0,43
21:903,5743	63:135,5915	719,5372	63:855,5287	25:920,5547	37:215,5368	1:856,5938	1:094,5569	762,5369	0,41
21:088,5209	62:824,5984	669,5985	63:494,5969	25:591,5106	37:233,5878	1:847,5793	1:095,5114	752,5679	0,41
22:590,5074	66:919,5474	700,5741	67:620,5215	24:879,5115	42:040,5359	1:968,5219	1:236,5481	731,5738	0,37
24:500,5949	71:019,5558	690,5317	71:709,5875	24:275,5086	46:744,5472	2:088,5810	1:374,5837	713,5973	0,34
27:894,5019	75:840,5872	1:017,5110	76:857,5982	25:664,5572	50:176,5300	2:230,5613	1:475,5773	754,5840	0,34
29:340,5676	77:706,5149	1:308,5975	79:015,5124	26:401,5668	51:304,5481	2:285,5474	1:508,5955	776,5519	0,34
31:407,5910	82:926,5267	459,5420	83:385,5687	26:634,5749	56:291,5518	2:439,5007	1:655,5632	783,5375	0,32
31:350,5010	89:198,5589	677,5365	89:875,5954	28:795,5815	60:402,5774	2:623,5487	1:776,5552	846,5935	0,32
29:479,5031	86:921,5251	486,5030	87:407,5281	28:896,5743	58:024,5508	2:556,5507	1:706,5603	849,5904	0,33
32:911,5482	89:724,5757	475,5040	90:199,5797	29:826,5856	59:897,5901	2:638,5963	1:761,5703	877,5260	0,33
30:884,5228	88:713,5181	593,5095	89:306,5276	28:966,5562	59:746,5619	2:609,5211	1:757,5253	851,5957	0,33
30:721,5301	90:450,5483	490,5170	90:940,5653	27:998,5842	62:451,5641	2:660,5308	1:836,5812	823,5495	0,31
31:504,5871	91:421,5620	566,5630	91:988,5250	28:308,5964	63:112,5656	2:688,5871	1:856,5254	832,5617	0,31
33:060,5759	93:275,5532	548,5620	93:824,5152	28:290,5258	64:985,5274	2:743,5398	1:911,5332	832,5066	0,30
37:995,5634	105:898,5223	675,5270	106:573,5493	37:458,5343	68:439,5880	2:406,5777	1:565,5451	851,5326	0,35
48:203,5674	126:194,5333	675,5270	126:869,5603	49:626,5683	76:567,5650	2:253,5470	1:367,5280	886,5190	0,39
49:959,5959	128:902,5554	228,5910	129:131,5464	50:986,5213	77:916,5341	2:301,5831	1:391,5363	910,5468	0,39
48:117,5229	132:420,5707	3:856,5107	136:276,5814	53:793,5325	78:627,5382	2:364,5655	1:404,5060	960,5595	0,40
698:651,5541	2.097:271,5077	19:706,5677	2.116:977,5754	827:074,5386	1.270:196,5691				

pectiva ebbança.

Dezembro de 1883, até Guimarães, na extensão total de 33<sup>h</sup>,421, em 14 de Abril de 1884 e até Fafe, na extensão total de 54<sup>h</sup>,657, em 21 de

## RAMAL DE

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
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	220,5694	447,5190	2:404,5870	819,5837
1887.	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238,5602	707,5630	3:712,5915	966,5794
1888.	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215,5498	628,5540	3:339,5997	1:044,5755
1889.	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270,5092	803,5400	3:697,5932	1:476,5410
1890.	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292,5264	1:154,5810	4:127,5672	1:281,5313
1891.	2	17:120	40:035	99:253	156:408	3:313	25:954	317,5081	2:147,5710	3:792,5511	1:615,5524
1892.	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274,5991	2:117,5020	3:668,5849	1:702,5226
1893.	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251,5479	2:264,5860	3:613,5060	1:651,5092
1894.	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219,5539	2:381,5620	3:528,5518	1:559,5765
1895.	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237,5985	2:453,5220	3:645,5002	1:639,5412
1896.	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288,5996	2:813,5310	4:666,5785	1:780,5438
1897.	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297,5783	2:943,5160	4:429,5408	1:503,5874
1898.	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317,5720	3:064,5330	4:514,5834	2:179,5400
1899.	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322,5350	3:320,5370	4:896,5894	2:206,5708
1900.	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327,5167	4:065,5690	5:031,5532	2:238,5066
1901.	2	16:805	64:017	141:803	222:625	4:173	35:026	352,5247	4:274,5150	5:712,5829	2:303,5983
1902.	2	21:207	76:518	188:858	286:583	4:230	34:130	379,5431	4:204,5540	5:318,5655	2:455,5721
1903.	2	20:999	75:739	186:930	283:668	4:801	40:563	367,5608	4:309,5290	5:447,5589	2:494,5276
1904.	2	20:972	74:878	231:843	327:693	4:224	40:488	483,5185	4:284,5240	7:484,5677	1:178,5040
1905.	2	19:960	71:349	220:913	312:222	4:494	43:095	421,5902	4:351,5840	6:452,5069	1:461,5075
1906.	2	21:363	85:499	238:552	345:414	4:660	45:834	450,5126	4:531,5350	6:681,5845	2:599,5795
1907.	2	20:507	82:128	229:196	331:831	4:883	49:148	475,5249	4:472,5370	6:822,5213	2:694,5433
1908.	2	20:143	87:572	264:613	372:328	4:786	55:556	571,5528	4:685,5490	8:716,5952	2:830,5984
1909.	2	20:831	90:799	251:276	362:906	4:927	57:066	548,5288	4:788,5540	8:042,5514	2:794,5547
1910.	2	22:320	103:263	283:215	408:798	5:693	60:382	526,5484	5:022,5640	7:667,5793	3:048,5716
Soma	47	442:765	1.448:236	3.928:996	5.819:997	91:442	867:243	8:716,5830	76:227,5310	128:015,5391	47:713,5577

**Observações.** — Este ramal foi aberto à exploração em 18 de Outubro de 1885, na extensão aproximada de 1<sup>1</sup>/<sub>7</sub>.

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

## COIMBRA

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
1:277\$394	2:061\$263	45\$919	2:107\$182	1:167\$883	893\$380	2:061\$263	893\$380	1:167\$883	0,57
4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	3:751\$642	842\$431	2:909\$211	0,78
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\$498	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
10:245\$406	19:527\$046	-	19:527\$046	12:175\$756	7:351\$290	9:763\$523	3:675\$645	6:087\$878	0,62
9:679\$075	19:195\$721	-	19:195\$721	14:182\$698	5:013\$023	9:597\$860	2:506\$511	7:091\$349	0,74
10:833\$778	22:381\$714	-	22:381\$714	14:353\$866	8:027\$848	11:190\$857	4:013\$924	7:176\$933	0,64
11:387\$963	22:225\$024	1\$105	22:226\$129	13:711\$848	8:513\$176	11:112\$512	4:256\$588	6:855\$924	0,61
11:616\$095	22:332\$604	82\$001	22:414\$605	14:478\$029	7:854\$575	11:166\$302	3:927\$288	7:239\$014	0,64
200:650\$723	376:379\$691	1:986\$490	378:366\$181	248:783\$287	127:596\$404				

dimento do tráfego anual.



## CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1887 . .	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446,5641	491,5560	124:664,5251	4:339,5457
1888 . .	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121,5332	736,5650	157:036,5630	9:146,5439
1889 . .	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450,5080	886,5090	177:592,5057	9:660,5892
1890 . .	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043,5933	1:105,5640	175:216,5739	16:661,5323
1891 . .	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125,5042	1:647,5850	156:203,5406	14:482,5938
1892 . .	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627,5578	1:392,5160	138:736,5517	11:052,5486
1893 . .	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301,5524	1:636,5200	140:031,5763	11:441,5514
1894 . .	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136,5947	1:697,5560	137:864,5353	14:835,5503
1895 . .	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	11:072,5859	1:879,5520	141:430,5436	13:689,5106
1896 . .	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568,5639	2:445,5300	154:006,5709	15:039,5809
1897 . .	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967,5718	2:882,5940	165:194,5875	14:874,5796
1898 . .	74	62:022	224:920	697:660	984:602	3:949	154:034	14:048,5806	2:965,5130	164:999,5180	13:151,5830
1899 . .	74	63:319	245:493	718:457	1.027:269	3:986	202:180	15:573,5711	3:645,5650	184:738,5960	12:231,5559
1900 . .	74	68:223	264:506	774:103	1.106:832	4:084	232:404	16:934,5837	5:977,5890	192:010,5656	12:750,5634
1901 . .	74	75:065	289:117	864:566	1.228:748	4:620	294:448	17:799,5750	6:153,5200	195:388,5170	14:250,5353
1902 . .	74	77:638	301:642	893:471	1.272:751	4:551	319:962	17:104,5197	6:384,5730	197:370,5580	15:740,5787
1903 . .	74	78:860	306:392	907:542	1.292:794	4:309	369:791	18:783,5064	6:706,5710	205:171,5525	16:286,5959
1904 . .	74	83:660	324:369	961:195	1.369:224	5:243	380:039	19:236,5767	7:317,5940	208:314,5150	15:520,5852
1905 . .	74	75:688	293:462	869:607	1.238:757	5:862	344:281	19:858,5167	7:777,5180	223:334,5369	17:747,5090
1906 . .	74	76:650	215:814	977:061	1.269:525	6:520	407:404	20:442,5817	7:818,5270	224:972,5410	18:320,5635
1907 . .	74	74:961	211:210	956:977	1.243:148	6:761	404:059	19:842,5894	9:422,5710	219:906,5579	18:580,5631
1908 . .	74	90:710	255:897	1.017:449	1.364:056	6:948	404:273	20:955,5360	8:277,5010	229:159,5412	19:131,5596
1909 . .	74	82:791	277:036	1.095:194	1.455:021	7:369	459:755	22:705,5578	8:807,5740	239:268,5923	20:774,5465
1910 . .	74	84:300	285:774	1.137:971	1.508:045	8:083	489:702	22:811,5618	9:050,5950	244:309,5443	21:125,5068
Soma	1:768	1.814:717	5.503:755	15.630:455	22.948:927	105:325	6.671:009	373:959,5859	107:106,5580	4.396:922,5093	350:836,5722

**Observações.** — Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Alcântara-terra e Cintra, na extensão aproximada concessão, além das estações de Tôrres Vedras e Cintra.

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

## A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetros	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
53:832,259	182:835,967	4:229,959	187:065,926	70:173,317	112:662,650	2:770,242	1:707,010	1:063,232	0,38
124:013,058	290:196,127	4:500,717	294:696,844	114:244,624	175:951,503	3:921,569	2:377,723	1:543,846	0,39
112:139,297	299:392,246	6:981,344	306:373,590	154:220,217	145:172,029	4:045,841	1:961,784	2:084,057	0,51
88:324,371	280:202,433	754,910	280:957,343	160:054,577	120:147,856	3:786,520	1:623,620	2:162,900	0,57
109:915,611	280:601,955	4:085,000	284:686,955	172:519,921	108:082,034	3:791,918	1:460,568	2:331,350	0,61
84:695,673	234:484,676	981,000	235:465,676	139:670,409	94:814,267	3:168,712	1:281,274	1:887,438	0,59
76:484,900	227:958,177	1:933,827	229:892,004	136:852,734	91:105,443	3:080,516	1:231,155	1:849,361	0,60
71:220,049	223:919,905	1:270,243	225:190,148	131:086,213	92:833,692	3:025,944	1:254,509	1:771,435	0,59
101:120,249	256:239,791	1:531,972	257:771,763	143:752,915	112:486,876	3:462,700	1:520,093	1:942,607	0,56
110:741,098	279:787,616	3:078,139	282:865,755	125:234,718	154:552,898	3:780,914	2:088,553	1:692,361	0,45
147:223,849	327:293,520	1:679,562	328:973,082	155:185,058	172:108,462	4:422,885	2:325,790	2:097,095	0,47
124:506,964	302:657,974	1:689,952	304:347,926	169:346,417	133:311,557	4:089,972	1:801,507	2:288,465	0,55
141:746,465	338:716,984	1:948,340	340:665,324	181:584,294	157:132,690	4:577,255	2:123,414	2:453,841	0,54
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
216:518,579	459:811,624	1:655,445	461:467,069	222:190,150	237:621,474	6:213,670	3:211,101	3:002,569	0,48
206:002,357	444:489,567	246,780	444:736,347	216:513,322	227:976,245	6:006,615	3:080,760	2:925,855	0,49
220:608,493	468:899,501	1:521,200	470:420,701	224:638,505	244:260,996	6:336,479	3:300,824	5:035,655	0,47
251:729,883	511:773,271	1:540,805	513:314,076	226:807,252	284:966,019	6:915,855	3:850,893	3:064,962	0,44
249:004,745	514:439,256	4:092,865	518:532,121	250:249,294	264:189,962	6:951,882	3:570,135	3:381,747	0,48
3.634:420,726	8.382:179,541	53:645,779	8.435:825,320	4.285:926,823	4.096:252,718				

de 28 quilómetros, em 2 de Abril de 1887, e em 21 de Maio do mesmo ano até Torres Vedras, na extensão total de 73<sup>k</sup>,342, até os limites da

dimento do tráfego anual.

## CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1887.	40	4:802	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492\$695	1:435\$650
1888.	128	16:432	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6:635\$870	427\$660	86:869\$900	6:920\$901
1889.	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:581	9:363\$775	996\$900	109:233\$468	9:606\$354
1890.	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:294\$364	1:552\$330	115:528\$626	10:962\$444
1891.	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720	12:832\$050
1892.	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391	12:349\$719
1893.	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$040	105:535\$404	13:584\$531
1894.	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681\$812	2:944\$360	101:072\$711	14:794\$500
1895.	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365\$001	3:396\$060	102:974\$842	16:816\$107
1896.	168	25:368	69:837	283:877	379:082	5:225	121:395	10:136\$267	4:254\$880	114:196\$801	17:649\$169
1897.	168	22:239	88:529	322:112	432:880	5:653	135:771	11:874\$415	4:842\$220	125:989\$603	19:565\$931
1898.	168	24:078	74:649	377:472	476:199	6:603	147:076	13:807\$441	5:208\$930	136:559\$942	22:319\$583
1899.	168	23:294	75:847	376:473	475:614	7:613	149:362	13:846\$376	5:835\$260	135:450\$970	25:315\$825
1900.	168	23:113	75:256	373:540	471:909	6:399	192:538	15:617\$498	7:664\$150	139:349\$023	21:333\$562
1901.	168	24:737	77:653	390:267	492:657	7:436	236:246	17:405\$438	8:087\$890	145:215\$243	24:129\$060
1902.	168	24:742	80:287	399:918	504:947	8:267	225:166	16:602\$828	8:183\$060	144:310\$964	27:842\$122
1903.	168	26:104	84:831	422:521	533:456	7:504	249:102	18:051\$341	8:047\$720	148:601\$503	28:639\$206
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
1906.	168	19:359	70:449	514:771	604:579	8:853	228:377	20:282\$769	8:779\$670	160:977\$081	34:081\$089
1907.	168	19:383	70:568	515:791	605:742	9:829	256:187	20:211\$680	7:241\$240	158:173\$050	34:498\$026
1908.	168	21:466	77:397	497:417	596:280	10:074	264:804	20:133\$967	9:107\$530	152:310\$948	41:382\$664
1909.	168	24:138	88:673	507:712	620:523	11:080	351:772	20:996\$446	9:251\$340	157:456\$303	44:325\$295
1910.	168	20:036	83:357	538:801	642:194	10:449	313:286	21:604\$323	9:469\$230	163:698\$023	38:870\$935
Soma	3:855	530:166	1.606:599	8.068:398	10.205:163	157:136	3.947:400	329:875\$742	131:032\$430	3.060:204\$052	536:492\$403

**Observações.**— Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Tórres Vedras e Leiria, na extensão aproximada de 8 de Junho de 1889 e 15 de Junho de 1891 o ramal de Alfarelos, sendo a extensão total aproximada da linha de 167,6048.

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

Em 1888 — todo o ano em duas secções, de Tórres Vedras a Leiria .....
Em 1889 — parte do ano, na totalidade da linha até a Figueira da Foz e a Alfarelos.....
Em 1890 — todo o ano, 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.....
Em 1906 — Reembolso para o Estado .....
Em 1907 — idem.....
Em 1908 — idem.....
Em 1909 — idem.....
Em 1910 — idem.....

(b) Nos primeiros pagamentos relativos aos anos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 réis que a Companhia Rial tinha de entregar ao Estado pela linha

(c) Nesta importância está compreendida a de 3:618\$455 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referência ao ano

(d) Nesta importância está compreendida a de 15:292\$548 réis que no 1.º semestre houve a pagar para complemento de garantia de juro liquidada em referência ao ano

## À FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELOS

(Rendimentos líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
7:853\$701	34:782\$046	804\$767	35:586\$813	21:082\$531	13:699\$515	869\$551	342\$488	527\$063	0,61
54:493\$681	148:284\$482	60:234\$826	208:519\$308	129:541\$542	18:742\$940	1:158\$472	146\$429	1:012\$043	0,87
90:137\$562	208:977\$384	86:817\$291	295:794\$675	157:632\$003	51:345\$381	1:297\$996	318\$915	979\$081	0,75
86:482\$765	212:973\$835	101:141\$065	314:114\$900	213:572\$139	— 598\$304	1:267\$702	— 3\$561	1:271\$263	1,00
81:240\$793	207:241\$563	103:610\$088	310:851\$651	213:451\$589	— 6:210\$026	1:233\$581	— 36\$964	1:270\$545	1,03
85:168\$119	202:787\$229	101:418\$088	304:205\$317	179:375\$160	23:412\$069	1:207\$067	139\$358	1:067\$709	0,88
77:203\$905	196:323\$840	102:230\$553	298:554\$393	179:294\$337	17:029\$503	1:168\$594	101\$366	1:067\$228	0,91
80:015\$105	195:882\$316	101:676\$281	297:558\$597	171:915\$154	23:967\$162	1:165\$966	142\$662	1:023\$304	0,88
93:467\$109	213:258\$058	101:840\$087	315:098\$145	178:243\$779	35:014\$279	1:269\$393	208\$418	1:060\$975	0,84
99:382\$776	231:228\$746	103:108\$997	334:337\$743	193:121\$995	38:106\$751	1:376\$362	226\$826	1:149\$536	0,84
120:280\$657	265:836\$191	98:310\$822	364:147\$013	216:754\$766	49:081\$425	1:582\$358	292\$151	1:290\$206	0,82
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
251:147\$639	446:205\$809	447\$406	446:653\$215	247:073\$738	199:132\$071	2:655\$987	1:185\$310	1:470\$677	0,55
250:146\$134	442:817\$210	906\$787	443:723\$997	238:387\$687	204:429\$523	2:635\$816	1:216\$842	1:418\$974	0,54
253:592\$363	447:285\$975	2:015\$172	449:301\$147	247:071\$146	200:214\$829	2:662\$416	1:191\$755	1:470\$661	0,55
268:937\$920	470:719\$518	550\$885	471:270\$403	245:242\$917	225:476\$601	2:801\$901	1:342\$122	1:459\$779	0,52
279:873\$069	482:442\$027	6:693\$541	489:135\$568	285:168\$883	197:273\$144	2:871\$679	1:174\$246	1:697\$433	0,59
3.764:235\$024	7.360:931\$479	1.351:179\$408	8.712:110\$887	5.005:911\$241	2.355:020\$238				

96<sup>h</sup>55885, em 1 de Agosto de 1887, e até a estação da Figueira da Foz, na extensão aproximada de 151<sup>h</sup>63194, em 17 de Julho de 1888, e em

seu rendimento do tráfego anual, e desde 1 de Janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de Junho desse ano para contagem de garantia de juro) as importâncias da ga

.....	(b) 57:935\$810
.....	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
.....	— 1:471\$973
.....	— 8:783\$685
.....	— 7:907\$864
.....	— 10:855\$602
.....	— 18:545\$823
.....	1.264:285\$927

americana de S. Martinho do Porto à Marinha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de Novembro de 1883.

económico de 1897-1898.

económico de 1898-1899.

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1887 . .	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346,583	102,590	2:699,514	1:066,5983
1888 . .	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275,5684	437,5230	10:261,5562	2:707,5051
1889 . .	55	1:940	4:503	24:463	30:906	373	18:596	1:505,5409	207,5650	11:361,5160	2:358,5305
1890 . .	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:323	1:649,5884	301,5660	12:879,5614	3:849,5467
1891 . .	55	2:598	4:392	24:239	31:279	726	16:810	1:632,5647	526,5150	12:758,5338	3:447,5424
1892 . .	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698,5046	531,5600	10:765,5558	3:415,5608
1893 . .	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657,5587	595,5490	11:125,5774	2:548,5336
1894 . .	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570,5506	605,5480	11:084,5216	2:715,5696
1895 . .	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582,5466	618,5240	11:258,5871	2:409,5152
1896 . .	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558,5015	746,5730	11:110,5259	2:442,5326
1897 . .	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684,5726	778,5270	12:483,5458	2:886,5133
1898 . .	55	1:955	4:556	23:232	29:793	783	18:796	1:692,5418	754,5330	12:500,5772	4:072,5286
1899 . .	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989,5554	800,5060	12:442,5107	3:915,5234
1900 . .	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139,5185	1:088,5250	14:065,5974	3:487,5095
1901 . .	55	2:568	5:964	27:388	35:920	694	26:019	2:180,5082	1:220,5020	14:769,5530	3:683,5590
1902 . .	55	2:570	6:629	27:244	36:443	801	29:339	2:371,5527	1:213,5030	15:431,5066	4:026,5869
1903 . .	55	2:635	6:485	28:569	37:689	757	29:463	2:425,5012	1:256,5880	16:025,5215	4:099,5232
1904 . .	55	2:657	6:561	32:556	41:774	705	26:687	2:404,5367	1:249,5320	17:452,5677	4:052,5883
1905 . .	55	2:548	7:467	31:411	41:426	877	27:829	2:503,5525	1:142,5320	18:074,5835	4:566,5133
1906 . .	55	2:836	7:699	32:233	42:818	907	33:133	2:776,5026	993,5530	19:300,5771	4:646,5810
1907 . .	55	2:602	7:175	31:309	41:086	827	35:308	2:811,5549	907,5410	17:048,5314	4:183,5357
1908 . .	55	2:327	7:573	31:309	41:209	872	30:342	2:576,5268	871,5560	17:323,5653	4:355,5245
1909 . .	55	2:328	8:236	33:025	43:589	801	38:732	2:922,5788	1:026,5390	17:781,5112	4:167,5975
1910 . .	55	2:331	7:517	33:395	43:243	939	35:961	2:759,5221	925,5570	17:506,5481	4:263,5464
Soma	1:279	53:328	129:345	611:272	793:945	15:803	568:904	47:713,5015	18:900,5070	327:511,5431	83:366,5704

**Observações.** — Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Foz-Tua a Mirandela, na extensão de 54<sup>h</sup>,67955, em

(a) Nestas verbas são incluídas as importâncias das garantias de juros pagas pelo Estado desde 29 de Setembro de 1887, que são as seguintes:

Em 1887 — 94 dias.....	.....
Em 1888 — todo o ano.....	.....
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.....	.....
Em 1906 — idem.....	.....
Em 1907 — idem.....	.....
Em 1908 — idem.....	.....
Em 1909 — idem.....	.....
Em 1910 — idem.....	.....

No ano de 1907 está incluída a verba de 151,522 réis, proveniente da rectificação nas liquidações da garantia de juro nos anos de 1887 (2.º semestre), 1888 e 1891.

## FOZ-TUA A MIRANDELA

duzida)

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
4:564,330	8:330,427	15:206,561	23:536,988	7:144,571	1:185,571	595,503	84,569	510,536	0,86
18:388,268	31:356,881	59:163,252	90:520,133	41:767,317	—10:410,436	570,512	— 189,280	759,540	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
21:761,572	38:490,806	57:601,473	96:092,279	32:782,413	5:708,393	699,833	103,578	596,504	0,85
21:685,079	37:890,841	59:321,855	97:212,696	27:962,194	9:928,647	688,942	180,521	508,540	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	25:444,099	14:832,448	732,301	269,681	462,620	0,63
23:768,572	37:568,637	60:290,698	97:859,335	25:177,571	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	439,584	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
32:023,251	48:383,642	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	541,227	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	1:066,501	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
42:740,445	66:688,026	41:685,292	108:373,318	25:500,988	41:187,038	1:212,509	748,855	463,654	0,38
46:400,333	67:632,004	30:593,127	98:225,131	28:829,625	38:802,379	1:229,673	705,498	524,175	0,43
39:745,405	61:424,303	37:804,840	99:229,143	36:303,455	25:120,848	1:116,805	456,743	660,062	0,59
49:045,959	70:995,046	29:139,381	100:134,427	33:149,805	37:845,241	1:290,819	688,095	602,724	0,47
45:131,578	66:901,572	29:957,640	96:859,363	34:491,575	32:409,948	1:216,395	589,272	627,123	0,51
735:168,378	1.146:046,513	1.142:273,811	2.288:320,324	683:258,124	462:788,389				

29 de Setembro de 1887.

15:206,561  
 59:123,612  
 58:009,544  
 57:501,514  
 59:222,135  
 57:631,603  
 57:221,527  
 59:929,188  
 58:940,211  
 58:487,617  
 56:963,171  
 56:938,442  
 49:114,177  
 45:356,412  
 44:722,504  
 39:841,543  
 38:867,175  
 39:739,614  
 37:529,857  
 30:809,794  
 29:865,816  
 36:073,517  
 27:862,281  
 29:236,591

1.104:198,616

mestre), relativa à extensão rigorosa da linha.

## RAMAL DE SANTA

(Dupla

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas		De trânsito	De selo		
						Grande velocidade	Pequena velocidade				
1888.	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711\$782	-5-	8:691\$333	392\$451
1889.	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867\$227	-5-	9:323\$858	577\$144
1890.	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807\$167	-5-	9:144\$928	756\$781
1891.	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633\$369	-5-	4:309\$413	878\$460
1892.	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288\$083	-5-	14:122\$544	2:878\$039
1893.	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533\$621	-5-	20:656\$746	2:847\$020
1894.	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774\$699	-5-	25:649\$749	2:712\$744
1895.	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137\$321	-5-	30:107\$413	2:887\$560
1896.	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374\$702	-5-	31:714\$516	2:891\$752
1897.	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594\$615	-5-	34:961\$704	3:237\$063
1898.	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082\$081	-5-	44:573\$944	2:981\$230
1899.	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476\$922	-5-	48:860\$937	3:294\$275
1900.	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980\$345	-5-	57:014\$638	3:612\$888
1901.	8	72:024	169:212	648:953	890:189	8:883	138:592	3:831\$251	20\$820	53:594\$838	3:867\$991
1902.	8	59:646	153:489	582:144	795:279	9:064	180:404	3:683\$518	176\$290	49:350\$360	4:444\$981
1903.	8	66:513	171:162	649:177	886:852	10:780	211:640	3:733\$782	225\$510	51:906\$287	5:135\$904
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
1906.	8	77:407	200:218	749:573	1.027:198	12:026	260:426	4:591\$750	462\$220	63:303\$695	6:752\$504
1907.	8	77:516	200:714	751:603	1.029:833	13:577	256:729	4:710\$326	498\$920	65:061\$962	6:797\$268
1908.	8	95:218	224:449	799:223	1.118:890	13:400	251:177	4:743\$760	556\$250	65:247\$317	6:945\$190
1909.	8	89:517	225:129	846:409	1.161:055	13:601	264:594	4:924\$540	685\$610	65:689\$773	6:946\$516
1910.	8	23:819	181:775	1.048:027	1.253:621	17:009	288:811	5:036\$272	674\$550	70:742\$861	7:640\$974
Soma	181	1.135:549	3.095:127	11.325:304	15.555:980	181:351	3.356:833	69:066\$398	4:443\$870	941:977\$003	92:661\$026

**Observações.** — Esta linha foi aberta à exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de mada de 1<sup>h</sup>,9, e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada de 0<sup>h</sup>,8, em 5 de Setembro de 1891.

A segunda via neste ramal foi aberta à exploração entre Campolide e a bifurcação de Chelas em 10 de Setembro de 1892, e entre a é aproximadamente de 7<sup>h</sup>,3.

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

## APOLÓNIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
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\$596	75:736\$937	4\$680	75:741\$617	39:464\$998	36:271\$939	9:467\$117	4:533\$992	4:933\$125	0,52
19:831\$558	76:873\$749	-	76:873\$749	43:029\$511	33:844\$238	9:609\$219	4:230\$530	5:378\$689	0,56
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
26:623\$476	96:679\$675	-	96:679\$675	48:058\$850	48:620\$825	12:084\$959	6:077\$603	6:007\$356	0,49
26:004\$145	97:863\$375	-	97:863\$375	47:692\$974	50:170\$401	12:232\$922	6:271\$301	5:961\$621	0,49
26:981\$433	99:173\$940	-	99:173\$940	49:238\$441	49:935\$499	12:396\$742	6:241\$937	6:154\$805	0,50
30:234\$490	102:870\$779	117\$940	102:988\$719	50:223\$859	52:646\$920	12:858\$847	6:580\$865	6:277\$982	0,49
29:068\$776	107:452\$611	342\$200	102:794\$811	55:476\$114	51:976\$497	13:431\$576	6:497\$062	6:934\$514	0,51
415:024\$194	1.449:662\$223	4:521\$948	1.454:184\$171	777:208\$753	672:453\$470				

Maio de 1888, na extensão aproximada de 7 quilómetros; entre a bifurcação de Chelas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 10 quilómetros; e entre a bifurcação de Chelas e Braço de Prata em 10 de Agosto de 1893. A extensão deste ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata

dimento do tráfego anual.



Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas		De trânsito	De selo		
						Grande velocidade	Pequena 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	156:3340	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	259:3340	57:102:599	2:066:565
1894 . . .	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152:162	305:3040	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	7:024:002	1:235:840	134:543:541	3:767:528
1897 . . .	(b) 26	80:576	335:762	1.118:392	1.534:730	1:560	35:815	8:683:020	1:591:720	160:048:889	4:681:724
1898 . . .	26	132:490	693:032	1.212:991	2.038:513	1:795	25:247	11:758:510	2:174:120	226:210:919	4:916:684
1899 . . .	26	174:557	956:039	1.134:185	2.264:781	2:711	43:769	14:453:102	4:088:530	278:861:523	6:370:162
1900 . . .	26	177:486	972:083	1.153:221	2.302:790	3:458	45:407	13:561:329	10:115:100	261:552:370	6:670:610
1901 . . .	26	165:949	962:023	1.314:414	2.442:386	4:320	37:853	13:800:334	10:398:400	267:515:878	8:197:876
1902 . . .	26	141:687	802:892	1.023:294	1.967:873	3:577	46:885	12:027:014	9:875:480	232:598:341	8:451:003
1903 . . .	26	139:549	790:743	1.007:872	1.938:164	3:509	45:852	12:667:370	10:496:030	238:615:696	8:790:567
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
1906 . . .	26	160:374	432:386	1.142:473	1.735:233	4:565	59:470	12:202:519	11:125:230	229:219:604	9:801:644
1907 . . .	26	151:228	407:696	1.077:753	1.636:677	4:938	62:787	12:098:797	11:194:220	226:708:576	10:005:331
1908 . . .	26	159:853	434:090	1.196:120	1.790:063	4:574	67:231	12:731:279	11:624:100	238:624:240	10:097:658
1909 . . .	26	168:852	486:084	1.294:861	1.949:797	5:480	64:899	14:028:841	12:440:110	262:574:546	12:228:532
1910 . . .	26	161:523	499:896	1.355:103	2.016:522	6:160	60:115	14:426:734	12:697:160	269:126:877	13:482:466
Soma	536	2.485:091	10.283:026	18.839:623	31.607:740	59:986	779:420	206:026:547	133:032:780	3.904:853:061	137:849:228

**Observações.** — Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Pedrouços e Cascais em 30 de Setembro de 1889 em 6 de Dezembro de 1890, em via simples provisória, na extensão total aproximada de 23<sup>k</sup>.5. A ligação, também provisória, entre as estações à exploração provisória o trôço entre Alcântara-mar e Cais do Sodré, na extensão de cêrca de 3 quilómetros.

A via dupla foi aberta à exploração entre Caxias e Estoril em 1 de Outubro de 1890, entre o Estoril e Cascais em 21 de Maio de do Sodré em 4 de Julho de 1897.

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

(b) Extensão rectificadã em 1897.

## CASCAIS

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
—	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	3:259\$165	252\$022	3:007\$143	0,92
4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	— 3:282\$585	3:106\$268	— 172\$767	3:279\$035	1,05
114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	3:322\$437	99\$683	3:222\$754	0,97
1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	— 1:164\$746	2:559\$129	— 48\$531	2:607\$660	1,02
3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	2:532\$028	374\$314	2:157\$714	0,85
4:637\$486	65:087\$990	369\$228	65:457\$218	51:295\$145	13:792\$845	2:712\$000	574\$702	2:137\$298	0,79
5:624\$977	86:842\$284	519\$202	87:361\$486	81:017\$157	5:825\$127	3:473\$691	233\$005	3:240\$686	0,93
11:209\$021	149:520\$090	1:644\$975	151:165\$065	95:753\$013	53:767\$077	5:537\$781	1:991\$373	3:546\$408	0,64
17:150\$727	181:881\$340	933\$355	182:814\$695	114:130\$015	67:751\$325	6:995\$436	2:605\$820	4:389\$615	0,63
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\$954	300:849\$639	1:730\$523	302:580\$162	222:656\$732	78:192\$907	11:571\$139	3:007\$419	8:563\$720	0,74
16:384\$114	284:607\$094	1:218\$934	285:826\$028	252:179\$759	32:427\$335	10:946\$426	1:247\$205	9:699\$221	0,89
15:223\$769	290:937\$523	981\$476	291:918\$999	241:416\$224	49:521\$299	11:189\$904	1:904\$665	9:285\$239	0,83
15:561\$941	256:611\$285	1:313\$090	257:924\$375	226:450\$897	30:160\$388	9:869\$664	1:160\$015	8:709\$649	0,88
21:545\$487	268:951\$750	1:222\$505	270:174\$255	235:523\$713	33:428\$037	10:344\$297	1:285\$693	9:058\$604	0,88
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
21:784\$654	260:805\$902	75\$860	260:881\$762	230:325\$653	30:480\$249	10:030\$996	1:172\$317	8:858\$679	0,88
21:507\$171	258:221\$078	2:577\$795	260:798\$873	214:886\$390	43:334\$688	9:931\$579	1:666\$718	8:264\$861	0,83
23:333\$827	272:055\$725	99\$140	272:154\$865	222:116\$749	49:938\$976	10:463\$681	1:920\$729	8:542\$952	0,82
24:915\$741	299:718\$819	113\$665	299:832\$484	224:952\$750	74:766\$069	11:527\$647	2:875\$618	8:652\$029	0,75
25:009\$793	307:616\$136	1:018\$087	308:634\$223	237:612\$416	70:003\$720	11:831\$390	2:692\$451	9:138\$939	0,77
305:372\$518	4.348:074\$807	18:641\$893	4.366:716\$700	3.577:843\$931	770:230\$876				

na extensão aproximada de 19 quilómetros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias), e entre as estações de Alcântara-mar e Pedrouços de Alcântara-mar e Alcântara-terra, na extensão aproximada de 0,6, teve lugar em 10 de Agosto de 1891; em 4 de Setembro de 1895 abriu

1892, entre Pedrouços e Belém em 25 de Junho de 1896, entre Belém e Alcântara-mar em 28 de Julho de 1896, e entre Alcântara-mar e Cais

dimento do tráfego anual.

## LINHA URBANA

Lisboa (Rocio)

(Dupla)

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
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
1906 . .	4	155:454	400:436	1.521:248	2.077:138	15:577	—	4:411\$736	16:681\$200	82:368\$901	24:979\$278
1907 . .	4	153:560	395:556	1.502:740	2.051:856	19:955	—	4:399\$976	17:127\$480	80:994\$345	27:133\$970
1908 . .	4	195:835	461:628	1.643:773	2.301:236	18:224	—	4:601\$638	17:922\$750	86:272\$554	26:842\$397
1909 . .	4	174:313	480:129	1.710:726	2.365:168	18:575	—	4:641\$437	18:437\$680	86:934\$260	27:859\$589
1910 . .	4	105:096	300:746	1.093:389	1.499:231	20:249	3:877	4:760\$835	19:493\$860	89:695\$620	29:629\$532
Soma	82	2.585:801	7.466:387	22.123:927	32.176:115	262:541	3:877	78:430\$849	222:520\$380	1.479:105\$663	322:627\$294

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

## DE LISBOA

a Campolide

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	104:966§287	586§100	105:552§387	62:249§995	42:716§292	26:241§571	10:679§073	15:562§498	0,59
—§—	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
—§—	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
—§—	98:552§553	332§466	98:885§019	86:933§119	11:619§434	24:638§137	2:904§858	21:733§279	0,68
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	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
—§—	107:348§179	5:417§970	112:766§149	85:520§155	21:828§024	26:837§044	5:457§006	21:380§038	0,79
—§—	108:128§315	6:014§308	114:142§623	88:418§324	19:709§991	27:032§078	4:927§497	22:104§581	0,82
—§—	113:114§951	5:273§542	118:388§493	92:441§256	20:673§695	28:278§737	5:168§423	23:110§314	0,82
—§—	114:793§849	3:334§480	118:128§329	108:133§200	6:660§649	28:698§462	1:665§162	27:033§300	0,94
213§818	119:538§970	796§925	120:335§895	114:922§184	4:616§786	29:884§742	1:154§196	28:730§546	0,96
213§818	1.801:946§775	49:891§758	1.851:838§533	1.493:006§998	308:939§777				

mento do tráfego anual.

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1890 . . .	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117,5792	54,5220	1:604,5115	192,5744
1891 . . .	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345,5040	448,5510	19:128,5753	2:551,5468
1892 . . .	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285,5145	456,5780	16:431,5762	2:333,5115
1893 . . .	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262,5494	479,5820	15:713,5888	2:202,5692
1894 . . .	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167,5762	460,5980	14:155,5724	2:579,5673
1895 . . .	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292,5909	550,5180	15:289,5164	2:740,5845
1896 . . .	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332,5705	723,5470	16:189,5788	3:411,5862
1897 . . .	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387,5471	846,5340	17:089,5188	2:955,5823
1898 . . .	50	3:761	8:714	34:942	47:417	692	10:304	1:386,5537	837,5050	17:293,5276	3:613,5877
1899 . . .	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481,5486	941,5580	16:907,5904	3:666,5107
1900 . . .	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566,5956	1:289,5790	18:493,5774	3:931,5927
1901 . . .	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552,5754	1:326,5670	18:904,5022	3:856,5437
1902 . . .	50	4:142	9:860	40:266	54:268	976	12:465	1:634,5916	1:376,5830	19:296,5157	4:202,5651
1903 . . .	50	4:158	10:277	41:321	55:756	866	15:431	1:695,5606	1:382,5600	19:860,5128	4:299,5616
1904 . . .	50	4:510	11:158	43:727	59:395	979	16:073	1:875,5809	1:492,5830	21:512,5681	4:501,5379
1905 . . .	50	4:646	12:245	45:232	62:123	1:068	15:086	1:906,5628	1:553,5790	22:490,5947	4:787,5567
1906 . . .	50	4:667	11:716	46:382	62:765	1:125	16:370	1:956,5957	1:503,5780	22:718,5846	5:047,5594
1907 . . .	50	4:284	11:633	47:577	63:494	1:252	17:307	1:993,5808	1:553,5140	22:499,5560	5:514,5351
1908 . . .	50	4:794	12:312	51:415	68:521	1:418	17:324	2:139,5658	1:653,5700	24:615,5949	6:276,5139
1909 . . .	50	4:065	11:857	50:206	66:128	1:527	17:155	2:071,5714	1:645,5530	23:367,5983	6:532,5406
1910 . . .	50	4:383	14:235	53:637	72:255	1:684	19:191	2:168,5976	1:766,5590	25:565,5695	6:149,5236
Soma	1:005	88:476	209:738	806:983	1.105:197	16:843	266:010	32:623,5123	22:343,5180	389:129,5304	81:347,5509

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

(a) Nestas verbas são incluídas as importâncias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 25 de Novembro de 1890, que são as seguintes :

Em 1890 — trinta e sete dias.....	1
Em 1891 — todo o ano.....	
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.....	
Em 1906 — idem.....	
Em 1907 — idem.....	
Em 1908 — idem.....	
Em 1909 — idem.....	
Em 1910 — idem.....	

## SANTA COMBA DÃO A VISEU

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
995,959	2:792,818	6:315,789	9:108,607	5:574,227	2:781,409	558,563	556,282	1:114,845	1,99
8:628,799	30:309,020	62:369,176	92:678,196	30:130,934	178,086	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	6:087,599	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	574,939	0,77
15:506,252	39:665,996	59:052,476	98:718,472	30:648,294	9:017,702	793,319	180,354	612,965	0,77
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
17:353,099	45:119,539	55:337,754	100:457,293	27:733,628	17:385,911	902,390	347,718	554,672	0,61
18:181,680	46:195,591	51:583,162	97:778,753	29:944,209	16:251,382	923,912	325,028	598,884	0,65
18:298,702	49:190,790	48:112,903	97:303,693	30:165,052	19:025,738	983,815	380,514	603,301	0,61
17:889,938	47:790,327	49:659,051	97:449,378	31:834,634	15:955,693	955,806	319,114	636,692	0,67
16:779,141	50:494,072	46:854,976	97:349,048	32:794,416	17:699,656	1:009,881	353,993	655,888	0,68
278:972,778	749:449,591	1.179:371,537	1.928:821,128	586:547,630	162:901,961				

de Novembro de 1890, na extensão de 49<sup>k</sup>,51086.

.....	6:315,789
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:304,546
.....	62:199,456
.....	61:760,708
.....	61:875,235
.....	60:794,702
.....	61:986,256
.....	59:810,546
.....	57:387,412
.....	58:729,043
.....	53:438,593
.....	51:933,869
.....	50:857,817
.....	47:862,610
.....	43:263,081
.....	46:559,336
.....	1.153:601,174

## CAMINHO DE FERRO

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1891.	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907\$681	313\$320	19:808\$032	3:859\$725
1892.	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:309\$132	1:232\$070	40:962\$713	7:878\$869
1893.	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:877\$905	1:746\$320	52:876\$171	8:946\$901
1894.	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092\$388	2:035\$440	57:137\$199	9:316\$178
1895.	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790\$923	2:391\$160	59:649\$678	11:063\$845
1896.	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372\$465	2:771\$450	62:359\$100	9:909\$209
1897.	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660\$661	3:034\$770	63:650\$007	11:457\$395
1898.	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679\$341	3:103\$340	67:491\$252	12:908\$243
1899.	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	62:479	9:144\$532	3:504\$400	69:135\$379	14:739\$175
1900.	212	7:701	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595\$625	4:745\$870	71:949\$756	14:873\$706
1901.	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991\$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
1906.	212	8:185	21:897	137:112	167:194	3:843	131:065	13:087\$997	5:893\$550	84:766\$307	22:912\$298
1907.	212	8:282	22:172	138:928	169:382	3:882	138:330	13:239\$885	5:969\$680	84:856\$365	23:855\$323
1908.	212	7:355	21:949	137:863	167:167	3:949	122:662	12:035\$448	5:924\$560	81:772\$575	22:670\$489
1909.	212	7:946	22:513	141:528	171:987	3:913	138:564	12:397\$071	6:206\$730	82:205\$860	21:660\$048
1910.	212	7:795	25:292	169:902	202:989	4:591	154:713	13:480\$224	6:727\$960	91:875\$022	23:557\$578
Soma	4:019	157:077	421:692	2:217\$049	2:795\$818	54:349	1:664\$936	187:338\$513	82:254\$620	1.380:438\$518	322:620\$296

**Observações.**— Esta linha foi aberta à exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165<sup>k</sup>,086,

(c) Nestas verbas são incluídas:

- 1.º — As que da verba geral «recetta fora do tráfego» de todas as linhas exploradas pela Companhia Real competem a esta linha na proporção do seu rendi
- 2.º — As importâncias de garantia de juro liquidadas pelo Estado, desde 6 de Setembro de 1891 para as duas primeiras secções de Abrantes à Covilhã, fixando 1896 a extensão total provisória da linha para este efeito em 203<sup>k</sup>,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mapa são:

Em 1891 — 117 dias .....
Em 1892 — todo o ano .....
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 .....
Em 1906 — idem .....
Em 1907 — idem .....
Em 1908 — idem .....
Em 1909 — idem .....
Em 1910 — idem .....

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

## DA BEIRA BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
18:829\$321	42:497\$078	99:971\$135	142:468\$213	61:751\$178	— 19:254\$100	817\$252	— 370\$271	1:187\$523	1,45
45:490\$391	94:331\$973	310:339\$570	404:671\$543	157:090\$267	— 62:758\$294	571\$709	— 380\$353	952\$062	1,66
66:877\$161	128:700\$233	310:186\$532	438:886\$765	162:093\$696	— 33:393\$463	660\$001	— 171\$249	831\$250	1,26
69:195\$730	135:649\$107	310:711\$074	446:360\$181	165:015\$398	— 29:366\$291	639\$854	— 138\$520	778\$374	1,21
79:581\$491	150:295\$014	396:034\$352	546:329\$366	166:392\$196	— 16:097\$182	708\$939	— 75\$930	784\$869	1,11
91:271\$117	163:539\$426	402:911\$071	566:450\$497	152:620\$491	10:918\$935	771\$411	51\$054	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\$880	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
180:507\$050	288:185\$655	324:375\$016	612:560\$671	174:313\$370	113:872\$285	1:359\$366	537\$133	822\$233	0,60
184:003\$628	292:715\$316	319:822\$920	612:538\$236	176:574\$004	116:141\$312	1:380\$733	547\$837	832\$896	0,60
162:457\$888	266:900\$952	345:650\$794	612:551\$746	179:325\$458	87:575\$494	1:258\$966	413\$092	845\$874	0,67
170:930\$588	274:796\$496	337:766\$825	612:563\$321	179:329\$672	95:466\$824	1:296\$210	450\$315	845\$895	0,65
183:809\$319	299:241\$919	321:125\$709	620:367\$623	220:779\$033	78:462\$886	1:411\$518	370\$108	1:041\$410	0,73
2.429:728\$265	4.132:787\$079	6.882:695\$455	11.015:482\$534	3.285:826\$468	846:960\$611				

em 6 de Setembro de 1891; e até a Guarda, na extensão aproximada de 211<sup>k</sup>,590, em 11 de Maio de 1893.

mento do tráfego anual.

a portaria de 26 de Março de 1892 para este efeito a extensão das duas secções em 157<sup>k</sup>,41065, e desde 1 de Janeiro de 1895 para as três secções, fixando o acôrdo 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
.....	324:312\$581
.....	319:782\$920
.....	345:597\$284
.....	331:470\$030
.....	313:256\$317
.....	6.857:858\$134

multas devidas pela Companhia Rial, liquidadas segundo o acôrdo de 11 de Abril de 1896.

nómico de 1899-1900



## CAMINHO DE FERRO DE

Anos	Número de quilômetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
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
1906 . . .	70	4:460	9:651	58:437	72:548	3:607	65:665	4:564\$191	927\$440	28:390\$981	13:528\$146
1907 . . .	70	4:155	9:060	54:911	68:126	3:980	59:908	4:481\$727	903\$210	25:080\$793	13:086\$194
1908 . . .	70	3:792	9:149	55:461	68:402	3:371	70:532	4:782\$757	960\$800	23:911\$516	11:141\$830
1909 . . .	70	3:715	9:940	65:793	79:448	4:390	71:573	5:311\$624	1:074\$550	26:372\$879	13:736\$929
1910 . . .	70	3:324	9:168	62:713	75:205	5:356	70:644	5:131\$791	1:040\$520	25:192\$525	17:696\$996
Soma	490	30:613	69:118	408:431	508:162	25:794	440:713	30:499\$767	6:736\$610	185:134\$809	85:954\$254

**Observações.** — Esta linha, na extensão de 69<sup>k</sup>,3842, foi aberta à exploração na sua totalidade em 15 de Janeiro de 1904.

## VENDAS NOVAS A SETIL

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
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\$972	1:391\$229	398\$414	992\$815	0,71
59:892\$963	101:812\$090	—\$—	101:812\$090	66:032\$688	35:779\$402	1:454\$458	511\$134	943\$324	0,64
57:620\$142	95:787\$129	—\$—	95:787\$129	76:865\$676	18:921\$453	1:368\$387	270\$306	1:098\$081	0,80
64:708\$372	99:761\$718	\$330	99:762\$048	71:467\$488	28:294\$230	1:425\$167	404\$203	1:020\$964	0,72
70:319\$634	110:429\$442	—\$—	110:429\$442	70:323\$153	40:106\$289	1:577\$563	572\$947	1:004\$616	0,63
64:434\$868	107:324\$389	—\$—	107:324\$389	94:206\$172	13:118\$217	1:533\$206	187\$404	1:345\$802	0,87
426:972\$742	698:061\$805	\$330	698:062\$135	567:553\$095	130:508\$710				

## CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1905 . .	10	596	1:265	7:570	9:431	146	3:278	228\$837	205\$550	2:108\$410	440\$109
1906 . .	48	2:714	6:052	31:564	40:330	472	18:005	1:472\$229	971\$560	12:657\$495	2:147\$144
1907 . .	80	3:267	7:558	42:264	53:089	524	12:982	2:505\$882	1:199\$780	20:478\$639	2:840\$693
1908 . .	80	3:285	8:253	44:817	56:355	591	20:200	2:316\$260	1:274\$440	21:689\$264	3:249\$199
1909 . .	80	2:846	8:258	46:410	57:514	556	21:853	2:356\$365	1:326\$560	21:756\$999	3:104\$570
1910 . .	80	2:700	8:647	47:810	59:157	657	23:701	2:513\$818	1:381\$230	23:235\$386	3:316\$307
Somma . .	378	15:408	40:033	220:435	275:876	2:946	100:019	11:383\$391	6:359\$120	101:926\$193	15:098\$022

**Observações.**—O trôço de Mirandela a Romeu na extensão de . . . . .  
 O trôço de Romeu a Macedo na extensão de . . . . .  
 O trôço de Macedo a Sendas na extensão de . . . . .  
 O trôço de Sendas a Rossas na extensão de . . . . .  
 O trôço de Rossas a Bragança na extensão de . . . . .  
 Total . . . . .

(a) Nestas verbas estão incluídas as garantias de juro pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, que são as seguintes:

Em 1905 — parte do ano no trôço de Mirandela a Sendas . . . . .  
 Em 1906 — parte do ano na totalidade da linha . . . . .  
 Em 1907 — todo o ano . . . . .  
 Em 1908 — idem . . . . .  
 Em 1909 — idem . . . . .  
 Em 1910 — idem . . . . .

## MIRANDELA A BRAGANÇA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
3:072,494	5:621,013	11:277,204	17:898,217	4:269,617	1:351,396	562,101	135,139	426,961	0,76
20:838,082	35:642,721	62:299,773	97:942,494	22:841,102	12:801,619	742,556	266,700	475,856	0,64
29:345,796	52:665,128	98:480,962	151:146,090	50:763,345	1:901,783	658,314	23,773	634,541	0,96
25:621,957	50:560,420	95:127,025	145:687,445	50:350,493	209,927	632,005	2,624	629,381	0,99
27:110,539	51:972,108	92:386,117	144:358,225	48:217,760	3:754,348	649,651	46,929	602,722	0,93
28:963,229	55:514,922	93:266,433	148:781,355	50:169,840	5:345,082	693,930	66,813	627,123	0,90
134:952,097	251:976,312	453:837,514	705:813,826	226:612,157	25:364,155				

13<sup>k</sup>,020 foi aberto à exploração em 2 de Agosto de 1905.15<sup>k</sup>,480 foi aberto à exploração em 15 de Outubro de 1905.14<sup>k</sup>,020 foi aberto à exploração em 18 de Dezembro de 190513<sup>k</sup>,560 foi aberto à exploração em 14 de Agosto de 190623<sup>k</sup>,020 foi aberto à exploração em 31 de Dezembro de 190679<sup>k</sup>,100

10:629,814

55:984,174

92:511,404

92:442,540

90:118,823

92:227,482

433:914,237

## LINHA DO VA

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1906 . .	26	12:490	—	37:593	50:083	548	11:504	1:098,5798	814,5403	12:340,5525	1:549,5228
1907 . .	43	12:608	—	40:212	52:820	1:005	26:632	2:025,5178	1:501,5014	19:942,5751	3:749,5440
1908 . .	62	13:795	—	49:020	62:815	1:422	28:502	2:818,5452	2:088,5971	26:397,5241	5:066,5209
1909 . .	62	14:774	—	50:070	64:844	1:336	25:584	2:859,5005	2:119,5028	30:217,5135	5:362,5193
1910 . .	77	16:306	—	48:142	64:448	1:717	30:881	3:695,5369	2:738,5921	34:425,5708	6:742,5885
Soma	266,79	69:973	—	225:037	295:010	6:028	123:103	12:496,5802	9:262,5337	123:323,5360	22:469,5955

**Observações.** — O trôço desta linha entre Régua e Vila Rial, na extensão de 26 quilómetros, foi aberto à exploração em 12 de Julho de 1906. O trôço desta linha entre Vila Rial e Pedras Salgadas, na extensão de 36 quilómetros, foi aberto à exploração em 15 de Julho de 1907. O trôço desta linha entre Pedras Salgadas e Vidago, na extensão de 15 quilómetros, foi aberto à exploração em 20 de Março de 1910.

19

## LE DO CORGO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas da exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro *	Coeficiente da exploração
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
10:051,5120	23:940,5873	11,5501	23:952,5374	16:319,5178	7:621,5695	920,5802	293,5142	627,5660	0,68
20:432,5864	44:125,5055	37,5700	44:162,5755	34:369,5470	9:755,5585	1:031,5923	228,5147	803,5776	0,78
29:945,5662	61:409,5112	57,5330	61:466,5442	47:401,5624	14:007,5488	990,5470	225,5927	764,5542	0,77
26:713,5356	62:292,5684	55,5520	62:348,5204	55:576,5975	6:715,5709	1:004,5720	108,5317	896,5402	0,89
39:346,5977	80:515,5570	45,5390	80:560,5960	74:396,5365	6:119,5205	1:045,5656	79,5470	966,5186	0,92
126:489,5979	272:283,5294	207,5441	272:490,5735	228:063,5612	44:219,5682				

de Maio de 1906.  
1907.

## LINHA DE

(Via

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo	Passageiros	Grande velocidade
1906 . .	2	247	961	2:073	3:281	18	483	55\$199	51\$960	862\$060	39\$288
1907 . .	29	6:044	23:473	51:081	80:598	604	12:192	1:195\$256	1:293\$810	17:499\$268	1:231\$619
1908 . .	29	1:792	13:814	67:949	83:555	676	14:074	1:273\$994	1:327\$580	17:304\$364	1:473\$278
1909 . .	29	1:797	14:122	70:927	86:846	798	14:417	1:298\$452	1:361\$750	17:562\$573	1:639\$138
1910 . .	29	1:769	13:687	72:853	88:309	913	16:205	1:316\$414	1:319\$880	17:286\$541	1:566\$403
Soma	118	11:649	66:057	264:883	342:589	3:009	57:371	5:139\$315	5:354\$980	70:514\$806	5:949\$726

**Observação.** — Aberto à exploração em 16 de Dezembro de 1906 na extensão de 29<sup>k</sup>,0308.

Em virtude do disposto na carta de lei de 1 de Julho de 1903 tem sido adiantados à companhia do caminho de ferro do Mondego

Adiantamento relativo ao 2.º semestre de 1905 . . . . .

Idem, relativo a todo o ano de 1906 . . . . .

Idem, idem, de 1907 . . . . .

Idem, idem, de 1908 . . . . .

Idem, idem, de 1909 . . . . .

Idem, idem, de 1910 . . . . .

## ARGANIL

larga)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
329,392	1:230,740	-3-	1:230,740	936,826	293,914	615,370	146,957	468,413	0,38
7:025,678	25:756,565	-3-	25:756,565	19:922,679	5:833,886	888,157	201,168	686,989	0,77
8:054,254	26:831,896	-3-	26:831,896	21:240,364	5:591,532	925,237	192,811	732,426	0,77
8:468,644	27:670,355	-3-	27:670,355	22:844,639	4:825,716	954,150	166,404	787,746	0,82
9:256,611	28:109,555	-3-	28:109,555	30:123,860	-2:014,305	969,295	69,458	1:038,753	1,07
33:134,579	109:599,111	-3-	109:599,111	95:068,368	14:530,743				

pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, as seguintes importâncias:

.....	5:250,000
.....	10:500,000
.....	10:500,000
.....	10:500,000
.....	10:500,000
.....	10:500,000
.....	10:500,000
	<u>57:750,000</u>



## LINHA DO VA

(Via re

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1908 . .	33	148	503	4:279	4:930	4	—	52,217	37,870	980,241	3,802
1909 . .	48	1:865	15:766	148:634	166:265	469	3:636	2:226,541	1:773,590	38:334,569	1:397,037
1910 . .	55	1:637	17:372	164:729	183:738	622	15:941	2:975,858	2:232,610	45:084,612	2:073,440
Soma	136	3:650	33:641	317:642	354:933	1:095	19:577	2:975,858	4:014,070	84:399,422	3:474,279

**Observações.** — O trôço de Espinho a Oliveira de Azeméis na extensão de 32<sup>k</sup>,791 foi aberto à exploração em 21 de Dezembro de 1908.  
O trôço entre Oliveira de Azeméis e Albergaria-a-Velha na extensão de 19<sup>k</sup>,959 foi aberto à exploração em 1 de Abril de 1909.

(a) Nestas verbas estão incluídas as garantias de juro que são as seguintes:

No 2.º semestre de 1908.....  
No ano de 1909.....  
No ano de 1910 .....

## LE DO VOUGA

duzida)

Rendimento (líquido de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
—\$—	984\$043	—\$—	984\$043	1:851\$610	— 867\$567	989\$464	— 872\$347	1:861\$811	1,88
3:720\$238	43:451\$844	28:537\$118	71:988\$962	36:527\$012	6:924\$832	905\$247	144\$267	760\$980	0,84
13:081\$470	60:239\$522	25:089\$784	85:329\$306	59:034\$935	1:204\$587	1:095\$264	21\$902	1:073\$362	0,98
16:801\$708	104:675\$409	53:626\$902	158:302\$311	97:413\$557	7:261\$852	1:989\$975	1:038\$516	3:696\$153	

de 1908.

592\$951

29:129\$069

25:089\$784

54:811\$804

## LINHA DO VALE

(Via

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1909 . .	10,18	3:537	—	10:508	14:045	263	5:831	284:979	211:220	2.968:791	1.477:298
1910 . .	13	3:203	—	12:847	16:050	407	9:604	364:274	269:992	3.354:465	1.720:895
Soma	23,18	6:740	—	23:355	30:095	670	15:435	649:253	481:212	6.323:256	3.198:193

**Observações.** — O trôço desta linha entre Livração e Ambrante, na extensão de 13 quilómetros, foi aberto à exploração em

(a) Saldo negativo.

## DO TAMEGA

reduzida)

Rendimento (líquido de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
1.763:101	6.209:190	8:600	6.217:790	6:119,3085	90,3105	609,3940	6,3931	470,3698	0,98
2.861:535	7.936:895	18:425	7.955:520	9:029,3773	(a) 1:092,3878	610,3530	(a) 84,3067	694,3597	1,13
4.624:636	14.146:085	27:025	14.173:110						

21 de Março de 1909.

## Mapa estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro, de

Linhas	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Número de toneladas		De trânsito	De sêlo	
						Grande velocidade	Pequena velocidade			

## Linhas exploradas pelo

Sul e Sueste . . . . .	672	47:177	248:680	967:323	1.263:180	24:402	471:435	63:105,5681	35:963,5544	487:085,5186
Minho e Douro . . . . .	343	90:103	302:316	1.335:255	1.727:674	26:054	613:846	69:812,5055	51:743,5052	635:390,5056
Total . . . . .	1:015	137:280	550:996	2.302:578	2.990:854	50:456	1.085:281	132:917,5736	87:706,5596	1.122:475,5242

## Linhas exploradas pelo

Vale do Corgo . . . . .	62	14:774	-	50:070	64:844	1:336	25:584	2:859,5005	2:119,5028	30:217,5135
Vale do Tâmega . . . . .	13	3:537	-	10:508	14:045	263	5:831	284,5979	211,5220	2:968,5791
Total . . . . .	75	18:311	-	60:578	78:889	1:599	31:415	3:143,5984	2:330,5248	33:185,5926

## Linhas exploradas por

Rede da Companhia Real	Leste e Norte . . . . .	506	177:255	534:757	2.834:333	3.546:345	58:838	1.697:190	97:804,5736	62:202,5150	1.616:456,5583
	Ramal de Cáceres . . . . .	72	7:329	6:586	14:089	28:004	2:233	54:835	2:473,5640	982,5460	16:037,5278
	Ramal de Coimbra . . . . .	2	20:381	90:799	251:276	362:906	4:927	57:066	548,5288	4:788,5540	8:042,5514
	Lisboa a Cintra e Tôrres	74	82:791	277:036	1.095:194	1.455:021	7:369	459:755	22:705,5578	8:807,5740	239:268,5923
	Tôrres, Figueira e Alfarelos	168	24:138	88:673	507:712	620:523	11:080	351:772	20:996,5446	9:251,5340	157:456,5303
	Santa Apolónia a Bemfica	8	89:517	225:129	846:409	1.161:055	13:601	264:594	4:924,5540	685,5610	65:689,5773
	Ramal de Cascais . . . . .	26	168:852	486:084	1.294:861	1.949:797	5:480	64:899	14:028,5841	12:440,5110	262:574,5546
	Linha Urbana . . . . .	4	174:813	480:129	1.710:726	2.365:168	18:575	-	4:641,5437	18:437,5680	86:934,5260
	Beira Baixa . . . . .	212	7:946	22:513	141:528	171:987	3:913	138:564	12:397,5071	6:206,5730	82:205,5860
	Setil a Vendas Novas . . . . .	70	3:715	9:940	65:793	79:448	4:390	71:573	5:311,5624	1:074,5550	26:372,5879
Coimbra a Lousã . . . . .	29	1:797	14:122	70:927	86:846	798	14:417	1:298,5452	1:361,5750	17:562,5573	
Total . . . . .	1:171	758:484	2.235:768	8.832:848	11.827:100	131:204	3.174:665	187:130,5653	126:238,5660	2.578:601,5492	
Linha da Beira Alta . . . . .	253	24:112	58:539	266:422	349:073	7:338	178:317	19:664,5092	8:651,5380	181:738,5083	
Total geral . . . . .	1:424	782:596	2.294:307	9.099:270	12.176:173	138:542	3.352:982	206:794,5745	134:890,5040	2.760:339,5575	

## Linhas exploradas por

Pôrto à Póvoa e Famalicão . . . . .	64	88:538	909:293	-	997:831	3:386	89:199	7:422,5768	5:404,5620	105:198,5566
Bougado a Guimarães . . . . .	56	54:291	306:446	-	360:737	4:215	69:273	4:646,5319	3:130,5020	67:185,5882
Santa Comba Dão a Viseu . . . . .	50	4:065	11:857	50:206	66:128	1:527	17:155	2:071,5714	1:645,5530	23:367,5983
Mirandela a Bragança . . . . .	80	2:846	8:258	46:410	57:514	556	21:853	2:356,5365	1:326,5560	21:756,5999
Foz-Tua a Mirandela . . . . .	55	2:328	8:236	33:025	43:589	801	38:372	2:922,5788	1:026,5390	17:781,5112
Vale do Vouga . . . . .	48	1:865	15:766	148:634	166:265	469	3:636	2:226,5541	1:773,5590	38:334,5569
Total . . . . .	353	153:933	1.259:856	278:275	1.692:064	10:954	239:488	21:646,5495	14:306,5710	273:625,5111

## Re

Linhas do Estado (via larga) . . . . .	1:415	137:280	550:996	2.302:578	2.990:854	50:456	1.085:281	132:917,5736	87:706,5596	1.122:475,5242
Linhas do Estado (via estreita) . . . . .	75	18:311	-	60:578	78:889	1:599	31:415	3:143,5984	2:330,5248	33:185,5926
Linhas das companhias (via larga) . . . . .	1:424	782:596	2.294:307	9.099:270	12.176:173	138:542	3.352:982	206:794,5745	134:890,5040	2.760:339,5575
Linhas das companhias (via estreita) . . . . .	353	153:933	1.259:856	278:275	1.692:064	10:954	239:488	21:646,5495	14:306,5710	273:625,5111
Total geral . . . . .	2:867	1.092:120	4.105:159	11.740:701	16.937:980	201:551	4.709:166	364:502,5960	239:232,5594	4.189:625,5854

interêsse geral, em leito próprio, no continente, no ano de 1909

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilômetro	Relação entre a receita e a despesa do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
153:379,954	858:356,515	1.498:821,655	20:018,232	1.518:839,887	967:701,358	531:120,297	2:230,389	790,358	1:440,031	0,64
189:062,816	696:628,607	1.521:081,479	12:781,643	1.533:863,122	824:466,179	696:615,300	4:434,639	2:030,948	2:403,691	0,54
342:442,770	1.554:985,122	3.019:903,134	32:799,875	3.052:703,009	1.792:167,537	1.227:735,597				

### Estado (via larga)

153:379,954	858:356,515	1.498:821,655	20:018,232	1.518:839,887	967:701,358	531:120,297	2:230,389	790,358	1:440,031	0,64
189:062,816	696:628,607	1.521:081,479	12:781,643	1.533:863,122	824:466,179	696:615,300	4:434,639	2:030,948	2:403,691	0,54
342:442,770	1.554:985,122	3.019:903,134	32:799,875	3.052:703,009	1.792:167,537	1.227:735,597				

### Estado (via estreita)

5:362,193	26:713,356	62:292,684	55,520	62:348,204	55:576,975	6:715,709	2:098,380	108,317	896,402	0,89
1:477,298	1:763,101	6:209,190	8,600	6:217,790	6:119,084	90,106	477,630	6,931	470,699	0,98
6:839,491	28:476,457	68:501,874	64,120	68:565,994	61:696,059	6:805,815				

1.004.720

### companhias (via larga)

349:009,580	2.166:282,819	4.131:748,982	33:931,422	4.165:680,404	1.401:635,982	2.730:113,000	8:169,464	5:399,434	2:770,030	0,40
6:685,689	32:506,523	55:229,490	21,570	55:251,060	61:627,533	6:398,043	767,076	88,862	855,938	1,11
2:794,547	11:387,963	22:225,024	1,105	22:226,129	13:711,848	8:513,176	11:112,512	4:256,588	6:855,924	0,61
20:774,465	251:729,883	511:773,271	1:540,805	513:314,076	226:807,252	284:966,019	6:915,855	3:850,893	3:064,962	0,44
44:325,295	268:937,920	470:719,518	550,885	471:270,403	245:242,917	225:476,601	2:801,901	1:342,122	1:459,779	0,52
6:946,516	30:234,490	102:870,779	117,940	102:988,719	50:223,859	52:646,920	12:858,847	6:580,865	6:277,982	0,49
12:228,532	24:915,741	299:718,819	113,665	299:832,484	224:952,750	74:766,069	11:527,642	2:875,618	8:652,029	0,75
27:859,589	-5-	114:793,849	3:334,480	118:128,329	108:133,200	6:660,649	28:628,462	1:665,162	27:033,300	0,94
21:660,048	170:930,588	274:796,496	337:766,825	612:563,321	179:329,672	95:466,824	1:296,210	450,315	845,895	0,65
13:736,929	70:319,634	110:429,442	-5-	110:429,442	70:323,153	40:106,289	1:577,563	572,947	1:004,616	0,63
1:639,138	8:468,644	27:670,355	-5-	27:670,355	22:844,639	4:825,716	954,150	166,404	787,746	0,82
507:660,328	3.035:714,205	6.121:976,025	377:378,697	6.499:354,722	2.604:832,805	3.517:143,220				
48:081,929	229:954,299	459:774,311	14:476,738	474:251,049	260:265,669	199:508,642	1:817,289	788,571	1:028,718	0,56
555:742,257	3.265:668,504	6.581:750,336	391:855,435	6.973:605,771	2.865:098,474	3.716:651,862				

### companhias (via estreita)

9:119,282	49:630,977	163:948,825	553,345	164:502,170	104:365,200	59:583,625	2:561,700	1:630,706	930,994	0,63
11:756,713	49:959,959	128:902,554	228,910	129:131,464	50:986,213	77:916,341	2:301,831	1:391,362	910,468	0,39
6:532,406	17:889,938	47:790,327	49:659,051	97:449,378	31:834,634	15:955,693	955,806	319,114	636,692	0,67
3:104,570	27:110,539	51:972,108	92:386,117	144:358,225	48:217,760	3:754,348	649,651	46,929	602,722	0,93
4:167,975	49:045,959	70:995,046	29:139,381	100:134,427	33:149,805	37:845,241	1:290,819	688,095	602,724	0,47
1:397,037	3:720,238	43:451,844	28:537,118	71:988,962	36:527,012	6:924,832	905,247	144,267	760,980	0,84
36:077,983	197:357,610	507:060,704	200:503,922	707:564,626	305:080,624	201:980,080				

### sumo

342:442,770	1.554:985,122	3.019:903,134	32:799,875	3.052:703,009	1.792:167,537	1.227:735,597	-5-	-5-	-5-	-
6:839,491	28:476,457	68:501,874	64,120	68:565,994	61:696,059	6:805,815	-5-	-5-	-5-	-
555:742,257	3.265:668,504	6.581:750,336	391:855,435	6.973:605,771	2.865:098,474	3.716:651,862	-5-	-5-	-5-	-
36:077,983	197:357,610	507:060,704	200:503,922	707:564,626	305:080,624	201:980,080	-5-	-5-	-5-	-
941:102,501	5.046:487,693	10.177:216,048	625:223,352	10.802:439,400	5.024:042,694	5.153:173,354	-5-	-5-	-5-	-

## Mapa estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro, de

Linhas	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sólo	Passageiros
<b>Linhas exploradas pelo</b>										
Sal e Sueste . . . . .	681	46:849	248:122	908:229	1.203:200	29:652	513:683	68:434\$476	38:981\$663	521:451\$170
Minho e Douro . . . . .	343	87:365	295:155	1.325:384	1.707:904	28:582	613:570	71:411\$705	52:928\$675	651:330\$266
Total . . . . .	1:024	134:214	543:277	2.233:613	2.911:104	58:234	1.127:253	139:846\$181	91:910\$338	1.172:781\$436

<b>Linhas exploradas pelo</b>										
Vale do Corgo . . . . .	77	16:306	—	48:142	64:448	1:717	30:881	3:695\$369	2:738\$921	34:425\$708
Vale do Tâmega . . . . .	13	3:203	—	12:847	16:050	407	9:604	364\$274	269\$992	3:354\$465
Total . . . . .	90	19:509	—	60:989	80:498	2:124	40:485	4:059\$643	3:008\$913	37:780\$173

<b>Linhas exploradas por</b>											
Rede da Companhia Rial	Leste e Norte . . . . .	506	154:777	548:641	3:152:600	3.856:018	70:545	1.793:594	103:131\$729	64:351\$910	1.728:663\$571
	Ramal de Cáceres . . . . .	72	4:982	6:959	18:055	29:996	3:402	60:440	2:851\$752	1:041\$180	17:150\$739
	Ramal de Coimbra . . . . .	2	22:320	103:263	283:215	408:798	5:693	60:382	526\$484	5:022\$640	7:667\$793
	Lisboa a Cintra e Tórres	74	84:300	285:774	1.137:971	1.508:045	8:083	489:702	22:811\$618	9:050\$950	244:309\$443
	Tórres, Figueira e Alfarelos	168	20:036	83:357	538:801	642:194	10:449	313:286	21:604\$323	9:469\$230	163:698\$023
	Santa Apolónia a Bemfica	8	23:819	181:775	1.048:027	1.253:621	17:009	288:811	5:036\$272	674\$550	70:742\$861
	Ramal de Cascais . . . . .	26	161:523	499:896	1.355:103	2.016:522	6:160	60:115	14:426\$734	12:697\$160	269:126\$877
	Linha Urbana . . . . .	4	105:096	300:746	1.093:389	1.499:231	20:249	3:877	4:760\$835	19:493\$860	89:695\$620
	Beira Baixa . . . . .	212	7:795	25:292	169:902	202:989	4:591	154:713	13:480\$224	6:727\$960	91:875\$022
	Setil a Vendas Novas . . . .	70	3:324	9:168	62:713	75:205	5:356	70:644	5:131\$791	1:040\$520	25:192\$525
Coimbra a Lousã . . . . .	29	1:769	13:687	72:853	88:309	913	16:205	1:316\$414	1:319\$880	17:286\$541	
Total . . . . .	1:171	589:741	2.058:558	8.932:629	11.580:928	152:450	3.311:769	195:078\$176	130:889\$840	2.725:409\$015	
Linha da Beira Alta . . . . .	253	28:452	68:575	301:648	396:675	8:822	186:285	21:367\$136	9:255\$440	200:502\$294	
Total geral . . . . .	1:424	616:193	2.127:133	9.234:277	11.977:603	161:272	3.498:054	216:445\$312	140:145\$280	2.925:911\$309	

<b>Linhas exploradas por</b>										
Pôrto à Póvoa e Famalicão . . .	64	89:862	953:305	—	1.043:167	3:632	88:470	7:871\$214	5:559\$800	110:913\$570
Bougado a Guimarães . . . . .	56	57:428	337:642	—	395:070	4:373	65:378	4:817\$892	3:250\$290	71:853\$742
Santa Comba Dão a Viseu . . . .	50	4:383	14:235	53:637	72:255	1:684	19:191	2:168\$976	1:766\$590	25:565\$695
Mirandela a Bragança . . . . .	80	2:700	8:647	47:810	59:157	657	23:701	2:513\$818	1:381\$230	23:235\$386
Foz-Tua a Mirandela . . . . .	55	2:331	7:517	33:395	43:243	939	35:961	2:759\$221	925\$570	17:506\$481
Vale do Vouga . . . . .	55	1:637	17:372	164:729	183:738	622	15:941	2:975\$858	2:232\$610	45:084\$612
Total . . . . .	360	158:341	1.338:718	299:571	1.796:630	11:907	248:642	23:106\$979	15:116\$090	294:159\$486

<b>Re</b>										
Linhas do Estado (via larga) . . .	1:024	134:214	543:277	2.233:613	2.911:104	58:234	1.127:253	139:846\$181	91:910\$338	1.172:781\$436
Linhas do Estado (via estreita)	90	19:509	—	60:989	80:498	2:124	40:485	4:059\$643	3:008\$913	37:780\$173
Linhas das companhias (via larga)	1:424	616:193	2.127:133	9.234:277	11.977:603	161:272	3.498:054	216:445\$312	140:145\$280	2.925:911\$309
Linhas das companhias (via estreita)	360	158:341	1.338:718	299:571	1.796:630	11:907	248:642	23:106\$979	15:116\$090	294:159\$486
Total geral . . . . .	2:898	928:257	4.009:128	11.828:450	16.765:835	233:537	4.914:434	383:458\$115	250:180\$621	4.430:632\$404

interêsse geral, em leito próprio, no continente, no ano de 1910

Rendimentos (líquidos de impostos)					Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilômetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Grande velocidade	Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						

### Estado (via larga)

180:901,827	922:749,258	1.625:102,255	18:590,816	1.643:693,071	1.007:011,039	618:091,216	2:386,346	907,623	1:428,723	0,61
206:625,952	697:978,815	1.555:935,033	5:060,660	1.560:995,693	877:865,441	678:069,592	4:536,253	1:976,879	2:559,374	0,56
387:527,779	1:620:728,073	3.181:037,288	23:651,476	3.204:688,764	1.884:876,480	1.296:160,808				

### Estado (via estreita)

6:742,885	39:346,977	80:515,570	45,390	80:560,960	74:396,365	6:119,205	1.045,656	79,470	966,186	0,92
1:720,895	2:861,535	7:936,895	18,425	7:955,320	9:029,773	1:092,878	610,530	84,067	694,597	1,13
8:463,780	42:208,512	88:452,465	63,815	88:516,280	83:426,138	5:026,327				

### companhias (via larga)

388:535,899	2.346:153,111	4.463:352,581	20:398,148	4.483:750,729	1.582:763,885	2.880:588,696	8:820,855	5:692,863	3:127,992	0,35
9:465,139	38:647,758	65:263,636	2:666,506	67:930,142	67:143,625	1:879,989	906,439	26,111	932,550	1,02
3:048,716	11:616,095	22:332,604	82,001	22:414,605	14:478,029	7:854,575	11:166,302	3:927,288	7:239,014	0,64
21:125,068	249:004,745	514:439,256	4:092,865	518:532,121	250:249,294	264:189,962	6:951,882	3:570,135	3:381,747	0,48
38:870,935	279:873,069	482:442,027	6:693,541	489:135,568	285:168,883	197:273,144	2:871,679	1:174,246	1:697,433	0,59
7:640,974	29:068,776	107:452,611	342,200	107:794,811	55:476,114	51:976,497	13:431,576	6:497,062	6:934,514	0,51
13:482,466	25:006,793	307:616,136	1:018,087	308:634,223	237:612,416	70:003,720	11:831,390	2:692,451	9:138,939	0,77
29:629,532	213,818	119:538,970	796,925	120:335,895	114:922,184	4:616,786	29:884,742	1:154,196	28:730,546	0,96
23:557,578	183:809,319	299:241,919	321:125,709	620:367,628	220:779,033	78:462,886	1:411,518	370,108	1:041,410	0,73
17:696,996	64:434,868	107:324,389	-	107:324,389	94:206,172	13:118,217	1:533,206	187,404	1:345,802	0,87
1:566,403	9:256,611	28:109,555	-	28:109,555	30:123,860	2:014,305	969,295	69,458	1:038,753	1,07
554:619,706	3.237:084,963	6.517:113,684	357:215,982	6.874:329,666	2.952:923,495	3.564:190,189				
57:539,309	239:026,457	497:068,060	14:174,409	511:242,469	294:625,016	202:443,044	1:964,695	800,170	1:164,525	0,59
612:159,015	3.476:111,420	7.014:181,744	371:390,391	7.385:572,135	3.247:548,511	3.766:633,233				

### companhias (via estreita)

9:649,454	50:758,320	171:321,344	1:004,350	172:325,694	115:252,428	56:068,916	2:676,896	876,077	1:800,819	0,67
12:389,736	48:177,229	132:420,707	3:856,107	136:276,814	53:793,325	78:627,382	2:364,655	1:404,060	960,595	0,40
6:149,236	18:779,141	50:494,072	46:854,976	97:349,048	32:794,416	17:699,656	1:009,881	353,993	655,888	0,68
3:316,307	28:963,229	55:514,922	93:266,433	148:781,355	50:169,840	5:345,082	693,936	66,813	627,123	0,90
4:263,464	45:131,778	66:901,723	29:957,640	96:859,363	34:491,775	32:409,948	1:216,395	589,272	627,123	0,51
2:073,440	13:081,470	60:239,522	25:089,784	85:329,306	59:034,935	1:204,587	1:095,264	21,902	1:073,362	0,98
37:841,637	204:891,167	536:892,290	200:029,290	736:921,580	345:536,719	191:355,571				

### sumo

387:527,779	1.620:728,073	3.181:037,288	23:651,476	3.204:688,764	1.884:876,480	1.296:160,808	-	-	-	-
8:463,780	42:208,512	88:452,465	63,815	88:516,280	83:426,138	5:026,327	-	-	-	-
612:159,015	3.476:111,420	7.014:181,744	371:390,391	7.385:572,135	3.247:548,511	3.766:633,233	-	-	-	-
37:841,637	204:891,167	536:892,290	200:029,290	736:921,580	345:536,719	191:355,571	-	-	-	-
1.045:992,211	5.343:939,172	10.820:563,787	595:134,972	11.415:698,759	5.561:387,848	5.259:175,939	-	-	-	-



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

Anos	Número de quilómetros explorados (a)	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1877	412	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719,5209	-5-	352:026,5655	47:901,5746
1878	465	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303,5281	-5-	399:146,5945	44:180,5350
1879	538	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896,5014	-5-	452:604,5449	57:156,5155
1880	577	67:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389,5883	-5-	502:158,5426	70:463,5867
1881	584	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099,5567	-5-	506:780,5232	78:364,5431
1882	585	64:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672,5107	-5-	537:718,5832	77:593,5073
1883	590	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500,5342	-5-	545:010,5377	79:832,5404
1884	598	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:099	54:344,5237	-5-	545:915,5559	88:540,5500
1885	598	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:420,5167	-5-	527:306,5690	83:308,5879
1886	598	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143,5059	9:472,5300	548:255,5266	90:385,5129
1887	649	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069,5852	9:663,5760	566:804,5665	99:707,5474
1888	687	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039,5512	9:557,5670	608:616,5878	105:885,5939
1889	758	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	358:870	75:193,5450	11:202,5330	695:945,5718	117:647,5232
1890	815	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504,5891	16:168,5140	722:633,5647	133:822,5167
1891	815	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	79:495,5886	33:666,5010	716:620,5103	144:678,5910
1892	815	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142,5770	34:295,5290	681:952,5731	137:538,5515
1893	815	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485,5786	33:565,5290	704:231,5105	136:977,5090
1894	815	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437,5034	31:997,5320	697:268,5838	143:548,5684
1895	815	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742,5483	33:983,5940	722:821,5964	143:368,5194
1896	815	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	70:549,5047	39:687,5100	758:870,5039	153:596,5271
1897	818	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226,5262	42:726,5520	809:384,5952	166:157,5950
1898	818	134:747	322:332	1.193:605	1.650:684	28:527	546:720	84:968,5763	44:658,5590	819:265,5904	189:346,5710
1899	818	123:036	304:519	1.179:362	1.606:917	34:879	612:991	85:241,5945	47:034,5660	799:671,5852	197:425,5584
1900	828	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:540	658:319	90:836,5623	61:322,5450	879:279,5491	209:410,5670
1901	831	146:439	347:690	1.397:999	1.892:128	39:003	720:463	97:445,5658	64:222,5740	897:780,5053	239:208,5838
1902	853	153:768	370:528	1.522:872	2.047:168	41:812	786:921	106:349,5060	69:703,5213	926:789,5976	265:742,5366
1903	861	155:500	387:561	1.640:299	2.183:360	45:966	803:705	110:937,5415	73:324,5021	959:994,5579	287:025,5946
1904	870	160:673	412:362	1.813:083	2.386:118	45:737	810:391	109:971,5911	72:958,5710	997:735,5667	278:123,5261
1905	899	153:096	473:779	2.013:996	2.640:871	48:786	885:978	114:548,5719	76:278,5254	1.024:670,5503	297:604,5777
1906	933	148:195	469:845	2.037:247	2.655:287	51:525	929:820	120:225,5876	79:651,5368	1.059:147,5313	308:672,5848
1907	950	136:341	457:150	1.969:446	2.562:937	48:731	937:946	121:261,5296	80:480,5842	1.058:106,5182	307:953,5100
1908	986	143:136	545:554	2.255:975	2.944:665	50:297	1.057:951	126:595,5126	84:142,5059	1.112:107,5109	328:309,5386
1909	1:015	137:280	550:996	2.302:578	2.990:854	50:456	1.085:281	132:917,5736	87:706,5596	1.122:475,5242	342:442,5770
1910	1:024	134:214	543:277	2:233:613	2.911:104	58:234	1.127:253	139:846,5181	91:910,5338	1.172:781,5436	387:527,5779
Soma	25:848	3.611:022	9.705:505	39.709:221	53.025:748	899:968	17.837:945	2.088:521,5148	1.239:379,5511	25.431:879,5278	5.839:448,5995

(a) Nestas estações está incluída em duplicado a distância quilométrica, ou 8<sup>k</sup>,4, entre Pôrto (Campanhã) e Ermezinde, desde 8 de Novembro de 1888 também a extensão do comuns ao tráfego das linhas do Minho e Douro.

no continente, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de Janeiro de 1877 até 31 de Dezembro de 1910

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	350:222\$213	1:653\$024	850\$054	802\$970	0,48
294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	1:586\$751	681\$646	905\$105	0,57
354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:624\$713	1:605\$759	577\$369	1:028\$390	0,64
500:508\$083	1.073:130\$376	5:656\$992	1.078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	1:859\$845	905\$670	954\$175	0,51
489:104\$156	1.074:248\$819	4:657\$300	1.078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	1:839\$467	824\$966	1:014\$501	0,55
503:592\$293	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	1:912\$657	884\$732	1:027\$925	0,54
495:900\$578	1.120:743\$359	7:324\$580	1.128:067\$939	579:870\$945	540:872\$414	1:899\$565	921\$818	977\$747	0,51
510:900\$053	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	1:915\$311	915\$332	999\$979	0,52
537:427\$295	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	1:919\$804	822\$520	1:097\$284	0,57
550:826\$050	1.189:466\$445	9:328\$190	1.198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	1:989\$074	956\$513	1:032\$561	0,52
590:334\$960	1.256:847\$099	9:044\$735	1.265:891\$834	652:301\$740	604:545\$353	1:936\$590	931\$503	1:005\$087	0,52
609:914\$180	1.324:416\$997	6:141\$805	1.330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	1:927\$827	859\$084	1:068\$743	0,55
719:656\$558	1.533:249\$508	11:515\$539	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	2:049\$142	1:002\$463	1:020\$294	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:933\$720	816\$823	1:116\$897	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:918\$130	829\$171	1:088\$959	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:925\$444	792\$902	1:132\$542	0,59
756:817\$839	1.598:026\$034	21:769\$275	1.619:795\$309	873:354\$665	724:671\$369	1:960\$768	889\$167	1:071\$601	0,55
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$408	734:338\$179	1:984\$910	901\$028	1:083\$881	0,55
806:922\$307	1.673:112\$465	41:861\$734	1.714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	2:052\$899	963\$190	1:089\$709	0,53
866:345\$264	1.778:811\$574	14:877\$050	1.798:688\$624	895:866\$370	882:945\$204	2:182\$591	1:083\$368	1:099\$223	0,50
881:193\$559	1.856:736\$461	18:666\$906	1.875:403\$367	953:782\$381	902:954\$080	2:269\$849	1:103\$856	1:165\$993	0,51
897:152\$216	1.905:764\$830	43:216\$914	1.948:981\$744	995:374\$606	910:390\$224	2:329\$786	1:112\$946	1:216\$839	0,52
918:980\$297	1.916:077\$733	38:235\$045	1.954:312\$778	1.076:676\$751	839:400\$982	2:342\$393	1:026\$163	1:316\$231	0,56
991:803\$312	2.080:493\$473	35:527\$221	2.116:020\$694	1.125:040\$604	955:452\$869	2:512\$673	1:153\$929	1:358\$745	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	2:685\$414	1:308\$608	1:376\$806	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	2:838\$185	1:356\$698	1:481\$487	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	2:921\$541	1:371\$693	1:549\$848	0,53
1.217:845\$996	2.493:704\$924	12:816\$405	2.506:521\$329	1.483:623\$481	1.010:081\$443	2:866\$327	1:161\$013	1:705\$314	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
1.359:689\$663	2.727:509\$824	7:916\$287	2.735:426\$111	1.619:654\$537	1.107:855\$287	2:923\$376	1:187\$411	1:735\$965	0,59
1.383:272\$124	2.749:331\$406	26:167\$709	2.775:499\$115	1.701:007\$851	1.048:323\$555	2:894\$032	1:103\$498	1:790\$524	0,62
1.428:464\$277	2.868:880\$772	17:955\$730	2.886:836\$502	1.681:378\$608	1.187:502\$164	2:909\$615	1:204\$363	1:705\$252	0,58
1.554:985\$122	3.019:903\$134	32:799\$875	3.052:703\$009	1.792:167\$537	1.227:735\$597	2:975\$274	1:209\$592	1:765\$682	0,59
1.620:728\$073	3:181:037\$288	23:651\$476	3.204:688\$764	1.884:876\$480	1.296:160\$808	3:106\$481	1:265\$782	1:840\$699	0,59
28.933:700\$343	60.205:028\$616	664:640\$437	60.869:669\$053	33.457:152\$512	26.747:876\$104				

ramal de Campanhã à nova Alfândega do Porto, ou 3<sup>h</sup>,9, e desde 8 de Novembro de 1886 também a extensão entre Porto (Campanhã) e Porto (S. Bento), ou 2<sup>h</sup>,7, por serem troços

## Mapa resumo estatístico do tráfego dos caminhos de ferro portugueses, de interêsse geral, em leito próprio,

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
1877.	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	-§-	819:942\$660	122:043\$340
1878.	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$990	-§-	850:472\$678	140:718\$922
1879.	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	-§-	829:459\$427	170:117\$376
1880.	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804\$194	-§-	866:408\$201	173:114\$738
1881.	578	82:238	196:243	698:178	976:659	16:936	447:367	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.	831	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.	1:276	431:497	985:466	2.547:637	3.964:600	46:651	991:000	108:907\$315	43:174\$770	1.630:934\$682	265:866\$035
1893.	1:306	490:984	1.118:415	2.822:632	4.432:031	54:167	890:721	114:256\$701	46:167\$090	1.645:070\$343	274:101\$099
1894.	1:323	509:636	1.246:229	3.079:591	4.835:456	54:743	967:994	111:138\$287	46:425\$900	1.641:444\$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.	1:325	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	465:843\$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
1906.	1:395	700:502	1.982:570	8.151:915	10.834:987	122:892	2.938:652	197:995\$333	122:561\$450	2.694:402\$071	509:589\$058
1907.	1:424	683:557	1.944:930	7.959:172	10.587:659	143:330	3.023:268	198:772\$775	123:610\$430	2.675:287\$543	533:685\$335
1908.	1:424	797:643	2.154:210	8.689:180	11.641:033	135:978	3.071:159	201:589\$780	129:759\$960	2.735:754\$545	539:445\$114
1909.	1:424	782:596	2.294:307	9:099\$270	12.176:173	138:542	3.352:982	206:794\$745	138:890\$040	2.760:339\$575	555:742\$257
1910.	1:424	616:193	2.127:133	9:234\$277	11.977:603	161:272	3.498:054	216:445\$312	140:145\$280	2.925:911\$309	612:159\$015
Soma	37:708	14.200:833	42.985:792	136.870:881	194.057:506	2.208:958	49.589:258	4.208:577\$544	1.893:336\$520	60.868:162\$318	10.858:139\$534

(a) Nestas verbas estão incluídas as importâncias das garantias de juro, pagas pelo Estado à Companhia Rial, pela linha férrea de Torres Vedras à Figueira da Foz e a

no continente, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de Janeiro de 1877 a 31 de Dezembro de 1910

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
919:567§610	1.861:553§610	19:619§145	1.881:172§755	569:604§339	1.291:949§271	2:700§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	0,35
1.159:609§590	2.358:000§406	37:856§755	2.395:857§161	934:425§308	1.423:575§098	3:344§681	2:019§255	1:325§426	0,40
1.228:924§770	2.478:091§947	30:326§096	2.508:418§043	952:194§750	1.525:897§197	2:982§060	1:836§218	1:145§842	0,38
1.280:674§671	2.528:817§798	25:526§289	2.554:344§087	901:859§867	1.626:957§931	3:043§102	1:957§831	1:085§271	0,36
1.301:095§289	2.494:349§231	55:193§124	2.549:542§355	885:534§846	1.608:814§385	2:998§016	1:933§671	1:064§345	0,35
1.375:658§427	2.793:321§936	69:516§619	2.862:838§555	943:749§230	1.849:572§706	3:353§327	2:220§375	1:132§952	0,34
1.431:286§988	3.037:116§099	69:702§815	3.106:818§914	1.053:024§427	1.984:091§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§232	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§047	3:796§395	1:989§825	1:806§569	0,47
2.509:624§174	5.248:947§429	472:881§286	5.721:828§715	2.492:935§549	2.756:011§880	3:961§469	2:080§008	1:881§460	0,47
2.561:856§199	5.396:972§823	430:683§035	5.827:655§858	2.430:436§641	2.966:536§182	4:073§187	2:238§895	1:834§291	0,45
2.771:665§290	5.656:291§507	395:642§524	6.051:934§031	2.514:448§488	3.141:843§019	4:268§899	2:371§202	1:897§697	0,44
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
3.078:482§116	6.282:473§245	350:931§584	6.633:404§829	2.678:188§740	3.604:284§505	4:503§565	2:583§716	1:919§849	0,43
3.107:759§300	6.316:732§178	349:865§037	6.666:597§215	2.719:378§316	3.597:353§862	4:435§907	2:526§231	1:909§675	0,42
3.093:619§039	6.368:818§698	370:709§394	6.739:528§092	2.768:605§957	3.600:212§741	4:472§485	2:528§239	1:944§245	0,43
3.265:668§504	6.581:750§336	391:855§435	6.973:605§771	2.865:098§474	3.716:651§862	4:622§015	2:610§008	2:012§007	0,43
3.476:111§420	7.014:181§744	371:390§391	7.385:572§135	3.247:548§511	3.766:633§233	4:925§689	2:645§108	2:280§581	0,46
65.346:883§187	137.073:185§039	9.509:651§459	146.582:836§498	58.852:922§335	78.220:262§704				

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

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De sêlo		
1877..	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-5-	-5-	42:9425700	1:0715000
1878..	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-5-	-5-	39:6265460	1:0765280
1879..	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-5-	-5-	37:2875570	1:0375570
1880..	44	14:962	190:946	-	205:908	694	8:633	-5-	-5-	34:5995470	1:2715620
1881..	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-5-	-5-	44:2925390	4:8505265
1882..	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-5-	-5-	46:1125060	5:6835060
1883..	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-5-	-5-	47:8565736	5:7655096
1884..	88	44:661	340:244	-	384:905	4:823	24:613	-5-	-5-	80:1765699	11:0505405
1885..	91	53:954	354:315	-	408:269	3:933	34:888	-5-	-5-	78:6755926	9:9155978
1886..	91	59:639	368:202	-	427:841	4:366	36:071	-5-	1:1455490	83:6895203	9:8075305
1887..	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	3465583	1:2915420	93:0125414	12:9025553
1888..	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:2755684	1:5795880	104:5635843	12:8365616
1889..	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:5055409	1:3605350	108:3485839	12:0435774
1890..	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:7675676	2:0175560	114:9655049	15:1525891
1891..	196	78:529	440:131	64:471	583:131	5:552	66:547	2:9775687	3:8305210	125:0265506	18:4225905
1892..	196	72:172	443:149	54:393	569:714	6:013	76:402	3:8995617	3:5065340	121:2045609	18:7615656
1893..	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:5195216	3:4865630	121:0805936	14:8215213
1894..	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:4845176	3:8085580	121:9265877	16:3205291
1895..	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:9635656	4:1165740	128:9835224	16:1685602
1896..	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:4705495	5:2575150	137:4335560	17:3525505
1897..	203	93:921	674:407	59:144	827:472	6:646	92:924	11:4375132	5:8125850	147:5805555	18:1375090
1898..	203	91:632	729:854	58:224	879:710	8:558	97:305	11:5815971	6:1375080	150:0995861	22:6605407
1899..	203	81:277	723:308	58:503	863:088	7:994	116:898	11:7705182	6:6965020	143:1585470	22:3245054
1900..	203	96:058	840:890	62:763	999:711	8:206	131:946	13:3395515	9:9285460	165:7595757	23:3925487
1901..	203	97:177	858:418	67:502	1.023:097	8:324	134:685	13:3045913	10:0655850	163:7365797	23:1505391
1902..	203	100:456	846:804	67:510	1.014:770	8:354	166:772	13:7065392	10:4015060	165:5655482	23:5645938
1903..	203	103:546	843:929	69:890	1.017:365	8:071	164:360	13:7925043	10:2615760	165:9145156	23:8265898
1904..	203	117:498	987:096	76:283	1.180:877	8:329	158:523	14:6865944	10:7065280	181:6805242	24:9845402
1905..	213	125:028	1.074:339	84:213	1.283:580	9:078	158:097	15:3525702	11:1505480	192:4845166	26:8975141
1906..	254	129:804	1.126:460	110:229	1.366:493	8:935	192:656	17:3445110	11:6385000	208:8595083	28:1975300
1907..	293	141:035	1.150:909	121:150	1.413:094	9:189	192:654	18:9095639	11:7325020	222:7015891	29:9405287
1908..	338	153:136	1.201:800	131:820	1.486:756	9:976	215:307	19:1745949	12:3765650	239:2045531	33:2765039
1909..	353	153:933	1.259:856	278:275	1.692:064	10:954	239:488	21:6465495	14:3065710	273:6255111	36:0775983
1910..	360	158:341	1.338:718	299:571	1.796:630	11:907	248:642	23:1065979	15:1165090	294:1595486	37:8415637
Soma	5:767	2.650:592	20.940:833	1.956:332	25.547:757	202:149	3.155:728	270:3645165	177:7295660	4.426:3345659	580:5825639

(a) Desde os anos de 1887 e 1905 são incluídas nestas verbas as importâncias garantidas de juro pagas pelo Estado à Companhia Nacional respectivamente pelas linhas

tinente, de via reduzida, explorados por companhias, desde 1 de Janeiro de 1877 a 31 de Dezembro de 1910

Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego	Totais						
6:627,5613	50:641,5313	316,5025	50:957,5338	36:637,5788	14:003,5525	1:808,5618	500,5126	1:308,5492	0,72
10:807,5915	51:510,5655	478,5860	51:989,5515	38:649,5211	12:861,5444	1:471,5733	367,5470	1:104,5263	0,75
10:678,5144	49:003,5284	482,5040	49:485,5324	43:317,5374	5:685,5910	1:113,5711	129,5225	984,5486	0,88
9:113,5050	44:984,5140	446,5970	45:431,5110	41:038,5241	3:945,5899	1:002,5367	89,5680	932,5687	0,91
9:309,5390	58:452,5045	813,5810	59:265,5855	48:252,5699	10:199,5346	1:146,5118	199,5987	946,5131	0,82
10:851,5860	62:646,5980	682,5540	63:329,5520	53:060,5097	9:586,5883	1:099,5070	168,5191	930,5879	0,85
11:862,5000	65:483,5832	677,5560	66:161,5392	53:602,5675	11:881,5157	1:148,5839	208,5441	940,5398	0,82
17:491,5959	108:719,5063	854,5290	109:573,5353	76:990,5413	31:728,5650	1:235,5444	360,5553	874,5891	0,71
22:291,5216	110:883,5120	1:347,5580	112:230,5700	79:055,5936	31:827,5184	1:218,5495	349,5749	868,5746	0,71
23:515,5005	117:011,5513	1:286,5500	118:298,5013	80:916,5183	36:095,5330	1:285,5841	396,5652	889,5189	0,69
29:509,5950	135:424,5917	16:599,5951	152:024,5868	87:700,5899	47:724,5018	1:289,5761	454,5515	835,5246	0,65
44:331,5313	161:731,5772	60:710,5657	222:442,5429	118:684,5717	43:047,5055	1:107,5752	294,5843	812,5909	0,73
50:049,5856	170:442,5469	60:271,5654	230:714,5123	117:844,5663	52:597,5806	1:167,5414	360,5259	807,5155	0,69
50:428,5164	180:546,5104	65:520,5667	246:066,5771	113:736,5575	66:809,5529	1:195,5669	442,5447	753,5222	0,63
59:938,5115	203:387,5526	122:996,5836	326:384,5362	134:388,5317	68:999,5209	1:037,5692	352,5037	685,5655	0,66
67:266,5276	207:232,5541	121:461,5602	328:694,5143	128:493,5760	78:738,5781	1:057,5308	401,5728	655,5580	0,62
75:108,5899	211:011,5048	120:981,5618	331:992,5666	127:853,5907	83:157,5141	1:055,5055	415,5786	639,5269	0,61
69:010,5526	207:257,5694	123:713,5599	330:971,5293	131:411,5419	75:846,5275	1:026,5028	375,5477	650,5551	0,63
72:655,5546	217:807,5372	122:675,5061	340:482,5433	131:697,5574	86:109,5798	1:078,5254	426,5286	651,5968	0,60
76:052,5891	230:838,5956	122:869,5245	353:708,5201	131:138,5660	99:700,5296	1:142,5767	493,5566	649,5201	0,57
81:042,5502	246:760,5147	121:849,5846	368:609,5993	138:074,5954	108:685,5193	1:215,5567	535,5395	680,5172	0,56
81:810,5155	254:570,5423	121:378,5894	375:949,5317	150:428,5989	104:141,5434	1:254,5041	513,5011	741,5029	0,59
98:927,5959	264:410,5483	112:509,5149	376:919,5632	158:623,5719	105:786,5764	1:302,5514	521,5117	781,5397	0,59
108:417,5748	297:569,5992	109:474,5718	407:044,5710	171:520,5278	126:049,5714	1:465,5862	620,5934	844,5927	0,57
111:497,5940	298:385,5128	109:327,5954	407:713,5082	170:757,5576	127:627,5552	1:469,5877	628,5707	841,5170	0,57
127:742,5828	316:873,5248	103:575,5517	420:448,5765	169:663,5260	147:209,5988	1:560,5951	725,5172	835,5779	0,54
128:816,5832	318:557,5886	101:292,5776	419:850,5662	175:600,5383	142:957,5503	1:569,5250	704,5224	865,5026	0,55
127:069,5342	333:733,5986	105:260,5129	438:994,5115	178:247,5923	155:486,5063	1:644,5009	765,5941	878,5068	0,53
128:601,5085	347:982,5392	116:336,5373	464:318,5765	185:731,5182	162:251,5210	1:633,5720	761,5743	871,5977	0,53
157:359,5291	394:415,5674	160:808,5269	555:223,5943	198:238,5121	196:177,5553	1:552,5817	772,5353	780,5465	0,50
174:951,5039	427:593,5217	182:021,5491	609:614,5708	243:389,5722	184:203,5495	1:459,5362	628,5680	830,5681	0,56
177:480,5424	449:960,5994	183:025,5828	632:986,5822	279:256,5493	170:704,5501	1:331,5245	505,5042	826,5202	0,62
197:357,5610	507:060,5704	200:503,5922	707:564,5626	305:080,5624	201:980,5080	1:436,5432	572,5181	864,5251	0,60
204:891,5167	536:892,5290	200:029,5290	736:921,5580	345:536,5719	191:355,5571	1:491,5367	531,5543	959,5824	0,64
2.632:865,5610	7.639:782,5908	2.872:581,5221	10.512:364,5129	4.644:621,5051	2.995:161,5857				

Linhas de Foz-Tua a Mirandela e Mirandela a Bragança e desde 25 de Novembro de 1890 também as respectivas à linha de Santa Comba Dão a Viseu.

## Mapa resumo estatístico do tráfego de todos os caminhos de ferro portugueses, de interesse

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De trânsito	De selo		
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	228:311\$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	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$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	105:069\$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	156:152	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\$181	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
1906.	2:608	990:991	3.578:875	10.336:984	14.906:850	183:900	4.072:632	336:665\$117	214:665\$221	3.974:748\$992	848:008\$434
1907.	2:710	973:541	3.552:989	10.089:980	14.616:510	202:255	4.180:500	340:968\$888	217:324\$306	3.976:038\$367	875:328\$162
1908.	2:810	1.107:710	3.901:564	11.125:995	16.135:269	197:673	4.372:919	350:178\$307	228:367\$640	4.113:463\$426	906:096\$748
1909.	2:867	1.092:120	4.105:159	11.740:701	16.937:980	201:551	4.709:166	364:502\$960	239:232\$594	4.189:625\$854	941:102\$501
1910.	2:898	928:257	4.009:128	11.828:450	16.765:835	233:537	4.914:434	383:458\$115	250:180\$621	4.430:632\$404	1.045:992\$211
Soma	69:942	20.539:160	73.632:130	178.784:826	272.956:116	3.317:473	70.748:470	7.175:599\$912	3.316:168\$230	90.855:947\$354	17.303:914\$930

**Observações.**—Pelos disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto de selo, de 26 de Novembro de 1885, elaborado 1 de Janeiro de 1886.

(a) Desde o ano de 1887 são incluídas nestas verbas as importâncias das garantias de juro pagas pelo Estado.

geral, em leito próprio, no continente, desde 1 de Janeiro de 1877 até 31 de Dezembro de 1910

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento quilométrico total (tráfego)	Rendimento quilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:020\$613	1.598:256\$109	2:619\$602	1:576\$189	1:043\$413	0,40
1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	2:612\$680	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	2:727\$356	1:664\$936	1:062\$420	0,39
1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	2:687\$644	1:581\$494	1:106\$150	0,41
1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	2:610\$288	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:647\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	2:465\$894	1:400\$841	1:065\$053	0,43
1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	2:480\$585	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1.860:813\$800	3.753:275\$215	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	2:454\$725	1:394\$708	1:060\$017	0,43
1.949:999\$482	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	2:679\$607	1:606\$315	1:073\$292	0,40
2.051:131\$898	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	2:610\$128	1:553\$542	1:056\$586	0,40
2.259:235\$196	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	2:592\$198	1:496\$543	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\$827	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\$224	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\$714	7.778:912\$048	616:083\$701	8.394:995\$749	3.807:819\$198	3.971:092\$850	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\$915	8.805:470\$232	506:562\$251	9.312:032\$483	4.292:344\$681	4.513:125\$551	3:546\$303	1:817\$610	1:728\$693	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
4.605:582\$190	9.428:339\$616	519:667\$641	9.948:007\$257	4.512:400\$576	4.915:939\$040	3:615\$160	1:884\$945	1:730\$215	0,48
4.686:415\$327	9.537:781\$856	558:087\$937	10.095:869\$793	4.698:145\$359	4.839:636\$497	3:519\$476	1:785\$843	1:733\$632	0,49
4.729:509\$402	9.749:069\$576	571:748\$282	10.320:817\$858	4.776:642\$682	4.972:426\$894	3:469\$418	1:769\$546	1:699\$872	0,49
5.046:487\$693	10.177:216\$048	625:223\$352	10.802:439\$400	5.024:042\$694	5.153:173\$354	3:549\$778	1:797\$409	1:752\$369	0,49
5.343:939\$172	10.820:563\$787	595:134\$972	11.415:698\$759	5.561:387\$848	5.259:175\$939	3:733\$803	1:814\$760	1:919\$043	0,51
97.044:563\$758	205.204:426\$042	13.047:103\$583	218.251:529\$625	97.197:908\$367	108.006:517\$675				

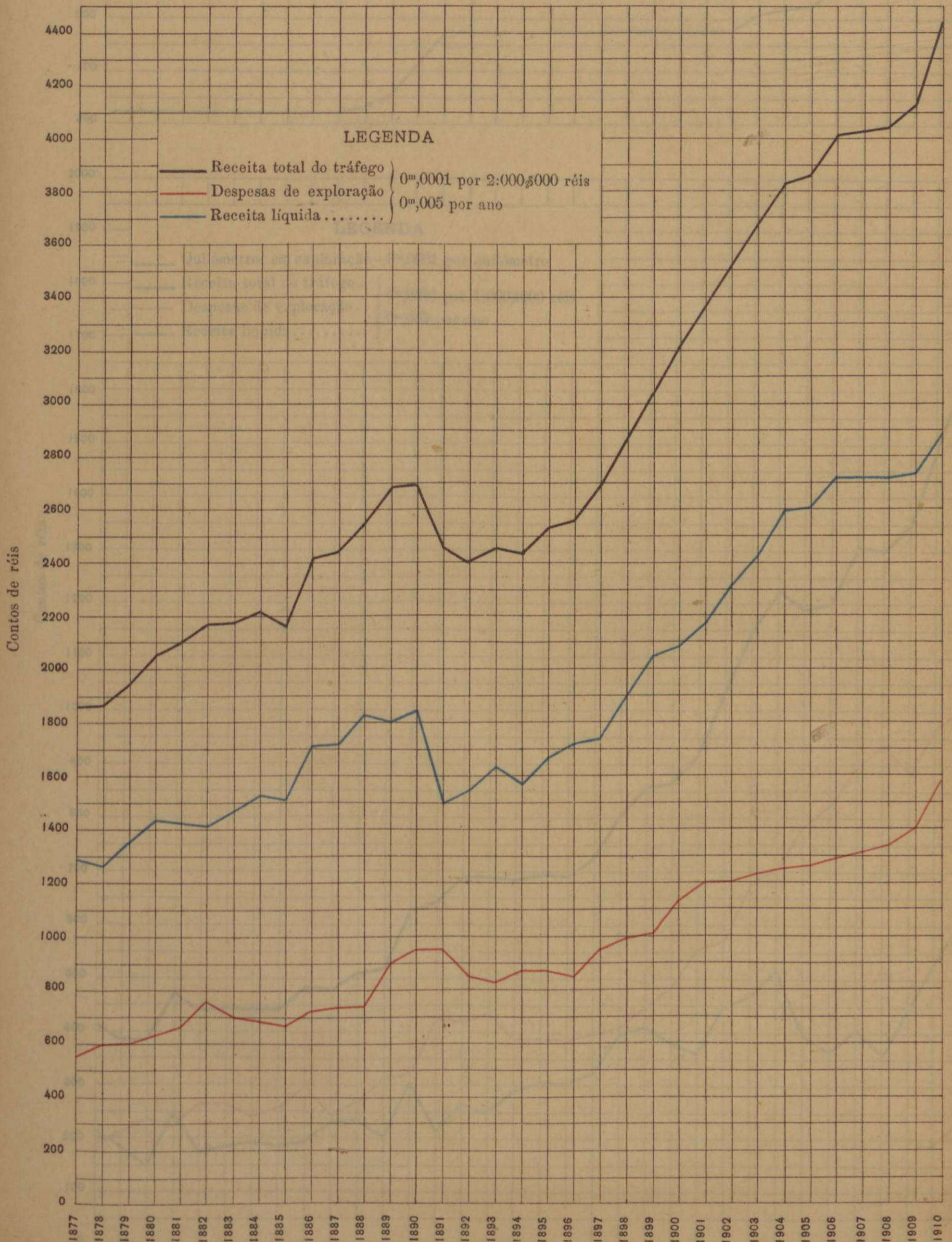
para execução da carta de lei de 28 de Julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto do selo nos caminhos de ferro a contar tam sómente o 3



# CAMINHO DE FERRO DO NORTE E LESTE

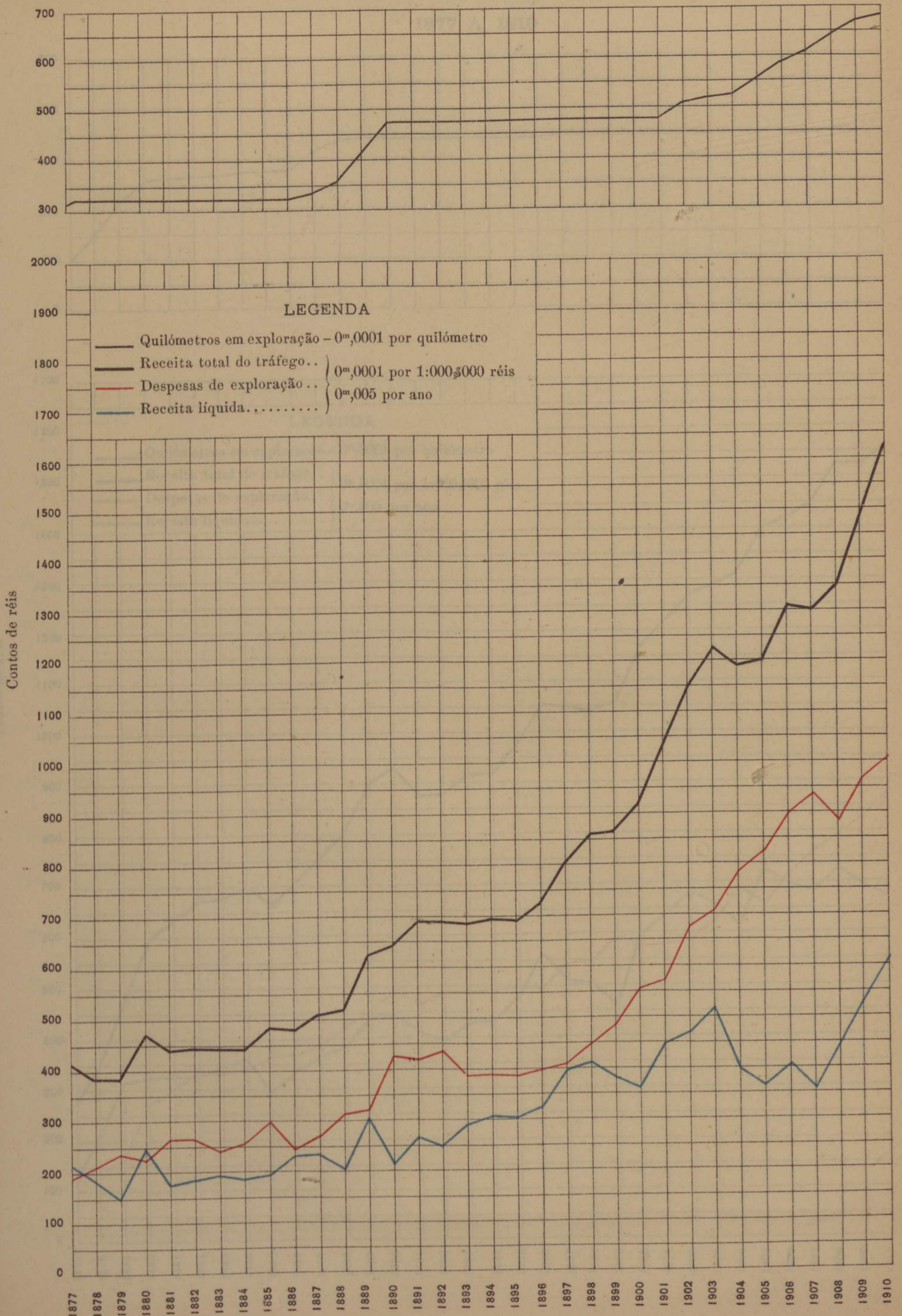
1877 A 1910

QUILÔMETROS EXPLORADOS—506



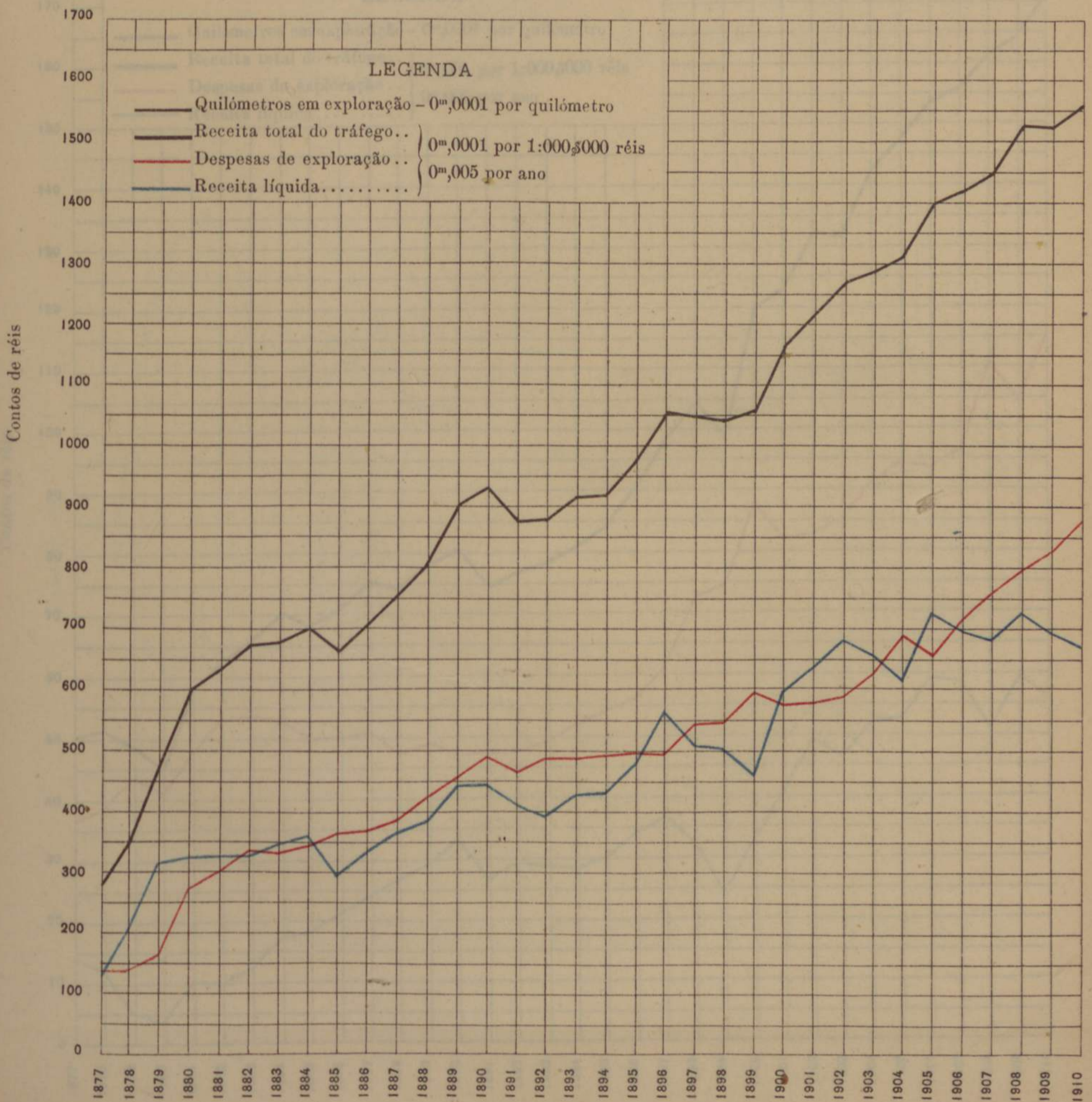
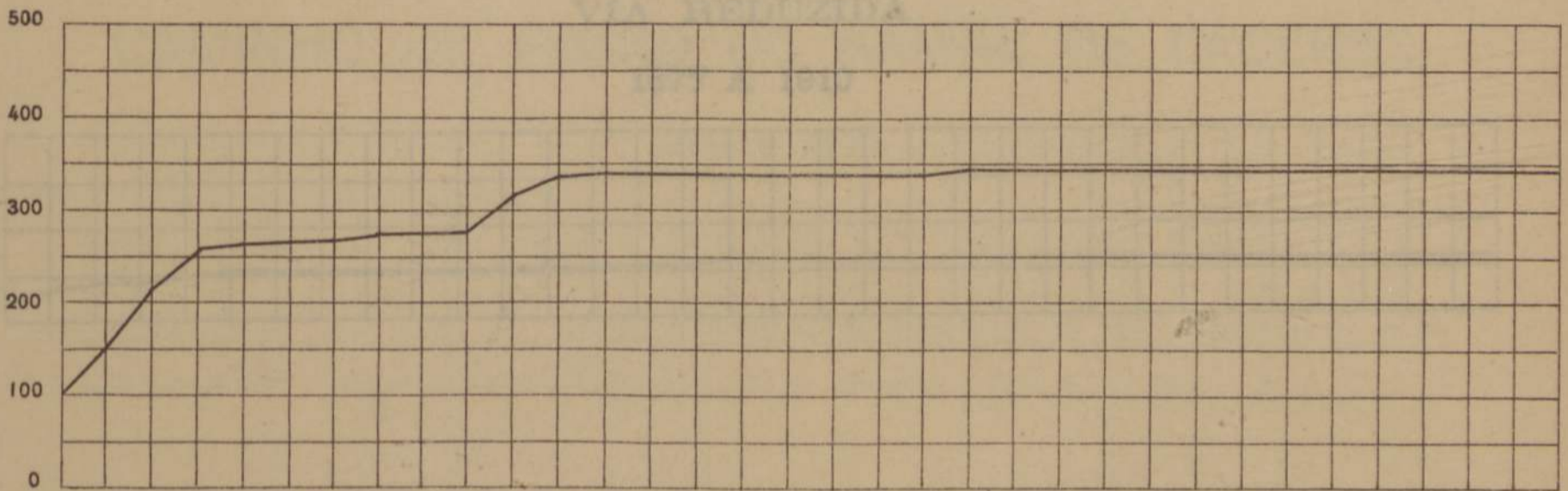
# CAMINHO DE FERRO DO SUL E SUESTE

1877 A 1910



# CAMINHO DE FERRO DO MINHO E DOURO

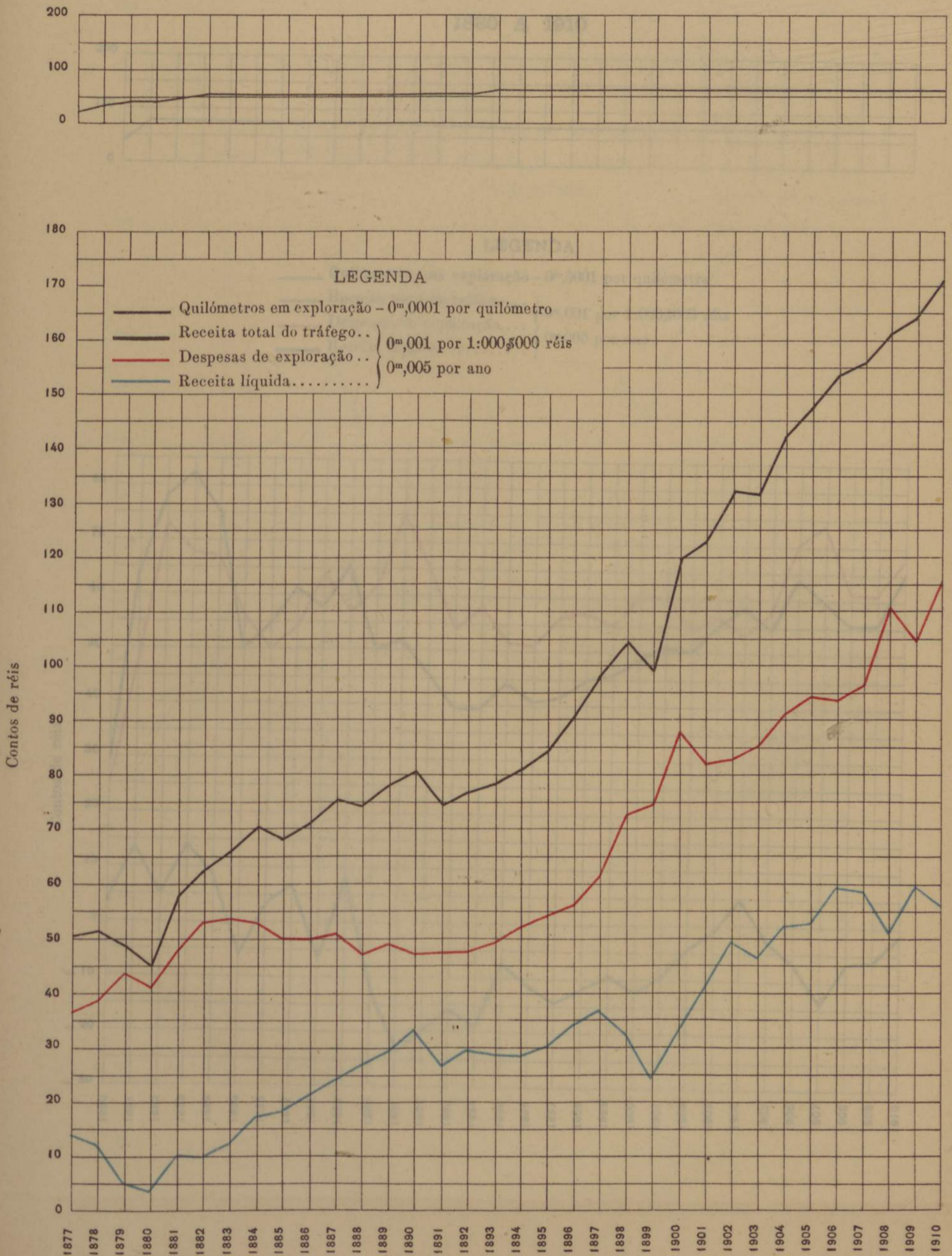
1877 A 1910



# CAMINHO DE FERRO DO PÔRTO À PÓVOA DE VARZIM E VILA NOVA DE FAMALICÃO

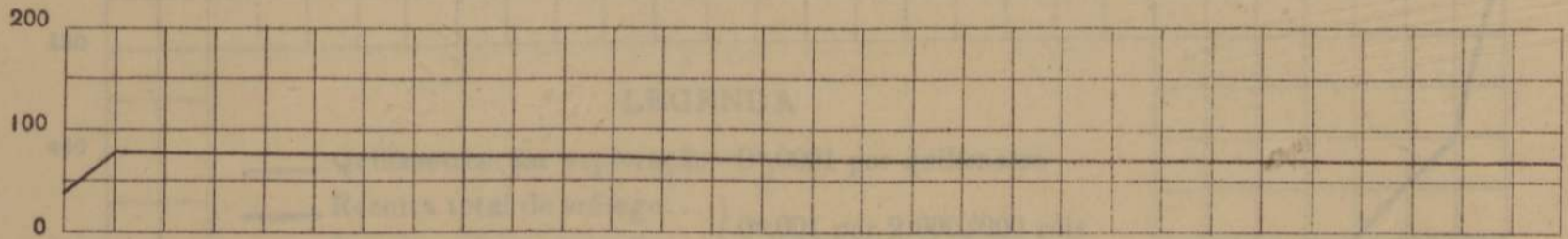
VIA REDUZIDA

CAMINHO DE FERRO DO RAMAL DE CÁCERES  
1877 A 1910



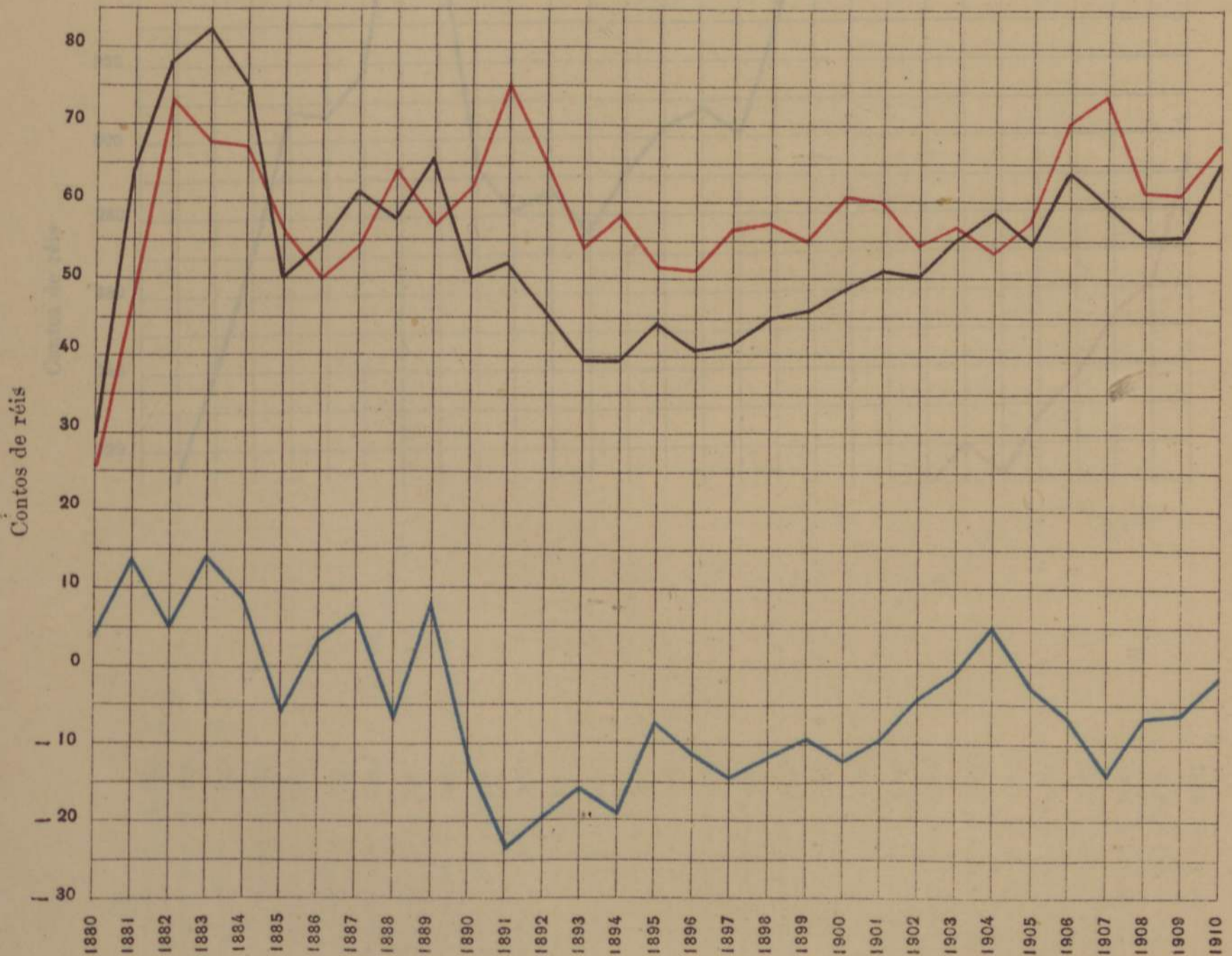
# CAMINHO DE FERRO DO RAMAL DE CÁCERES

1880 A 1910



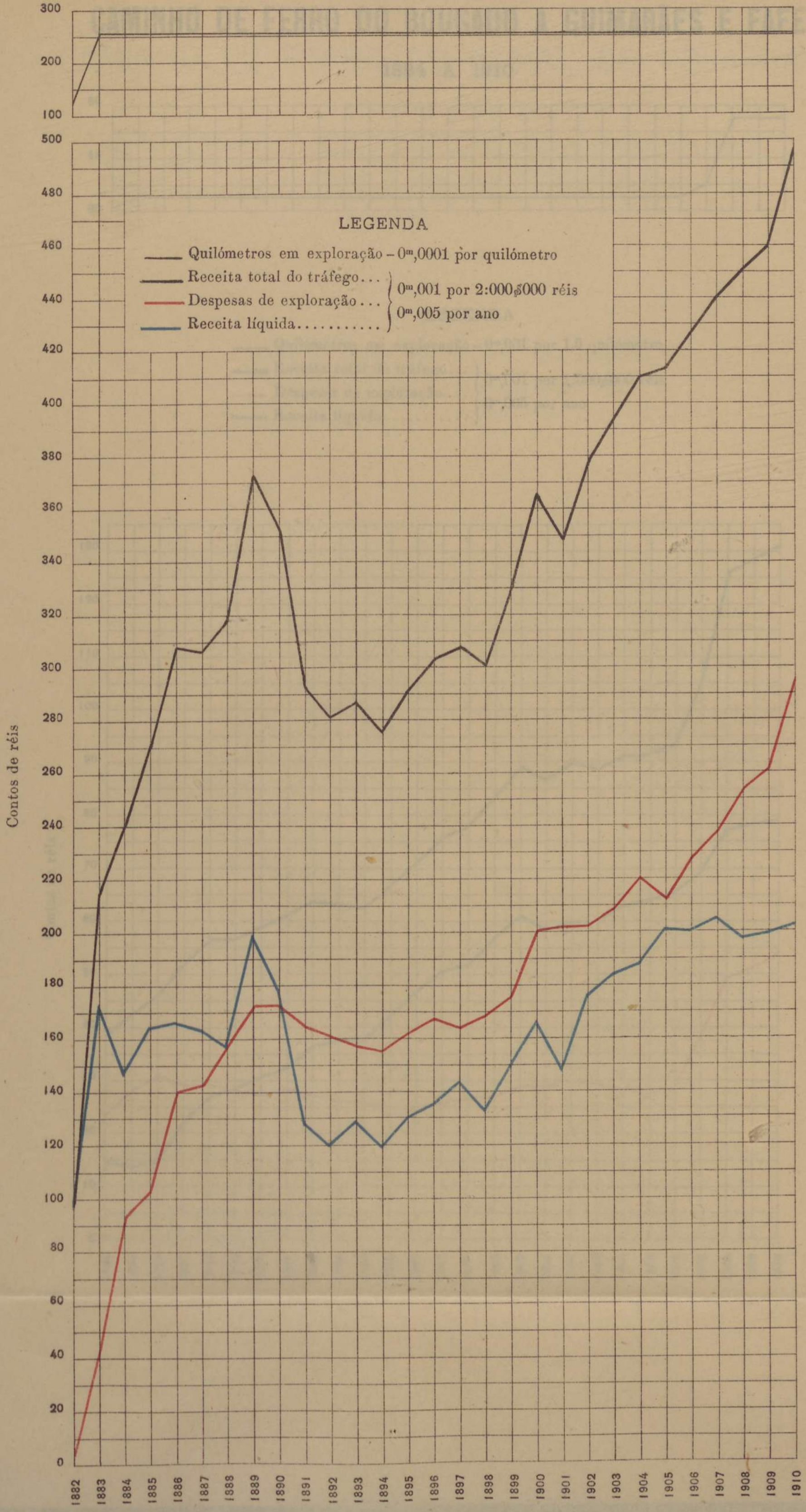
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,0001 por quilómetro
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 1:000,5000 réis
- Despesas de exploração... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida .....



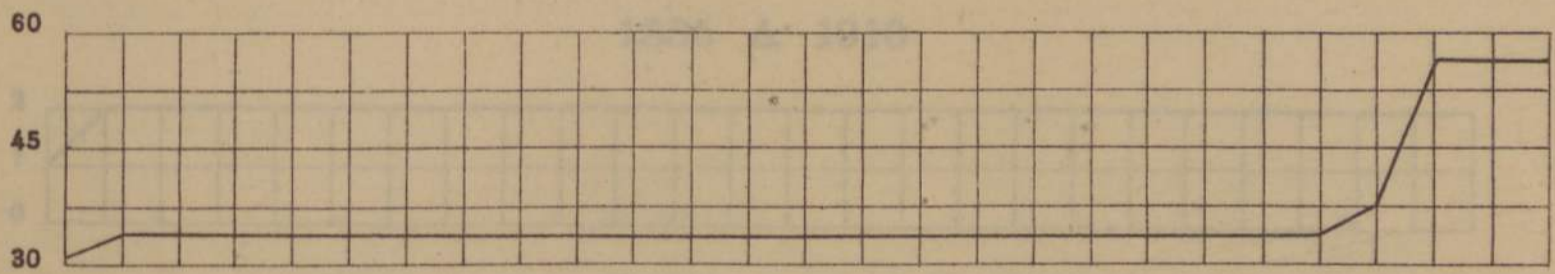
# CAMINHO DE FERRO DA BEIRA ALTA

1882 A 1910



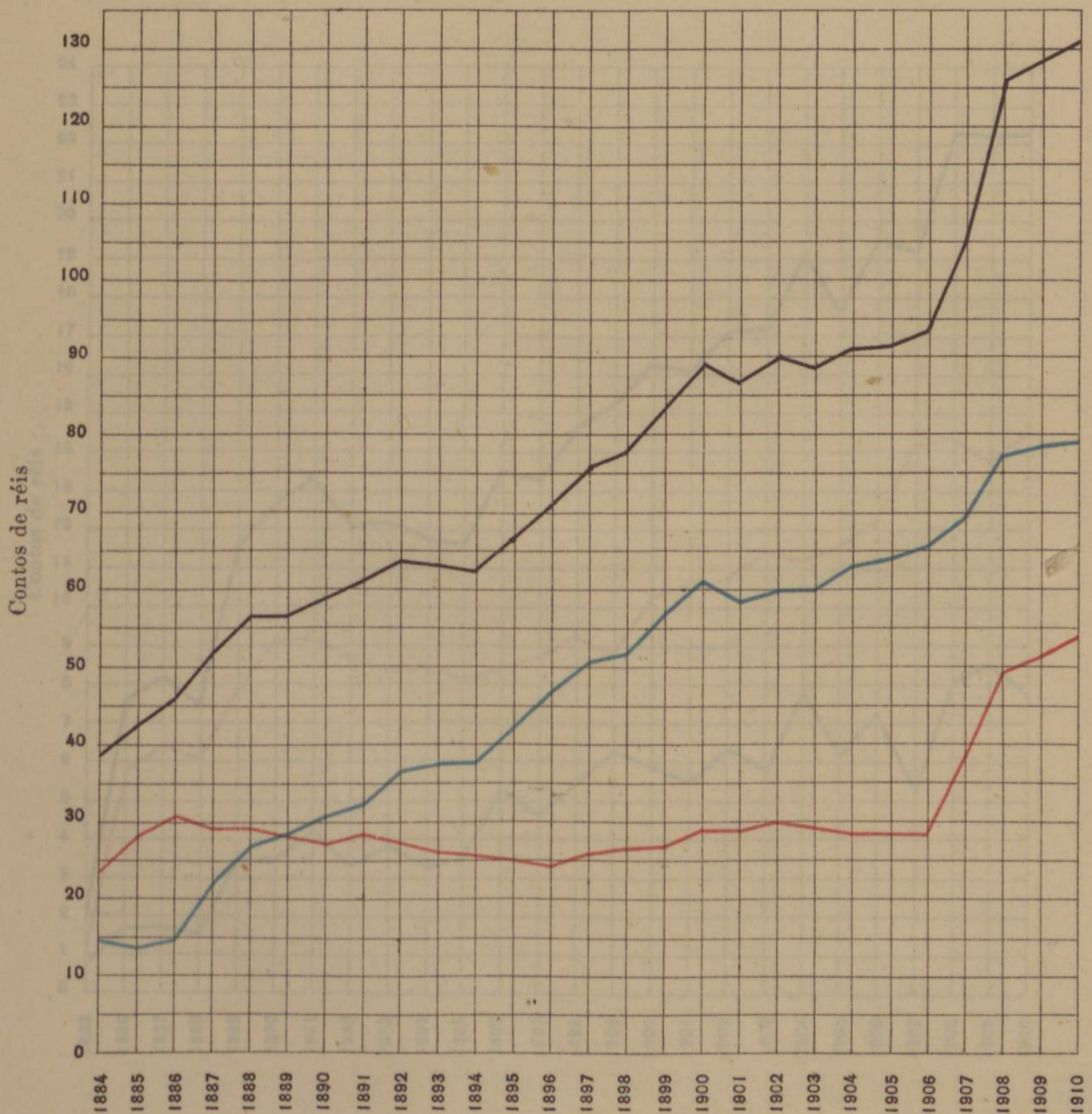
# CAMINHO DE FERRO DO BOUGADO A GUIMARÃES E FAFE

CAMINHO DE FERRO DO RAMAL DE COIMBRA 1884 A 1910



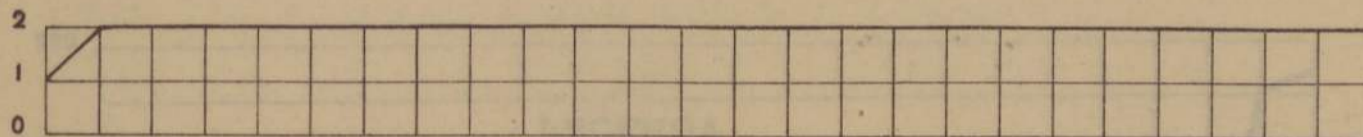
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 1,5 quilómetro
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 1:000\$000 réis
- Despesas de exploração.... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida..... }



# CAMINHO DE FERRO DO RAMAL DE COIMBRA

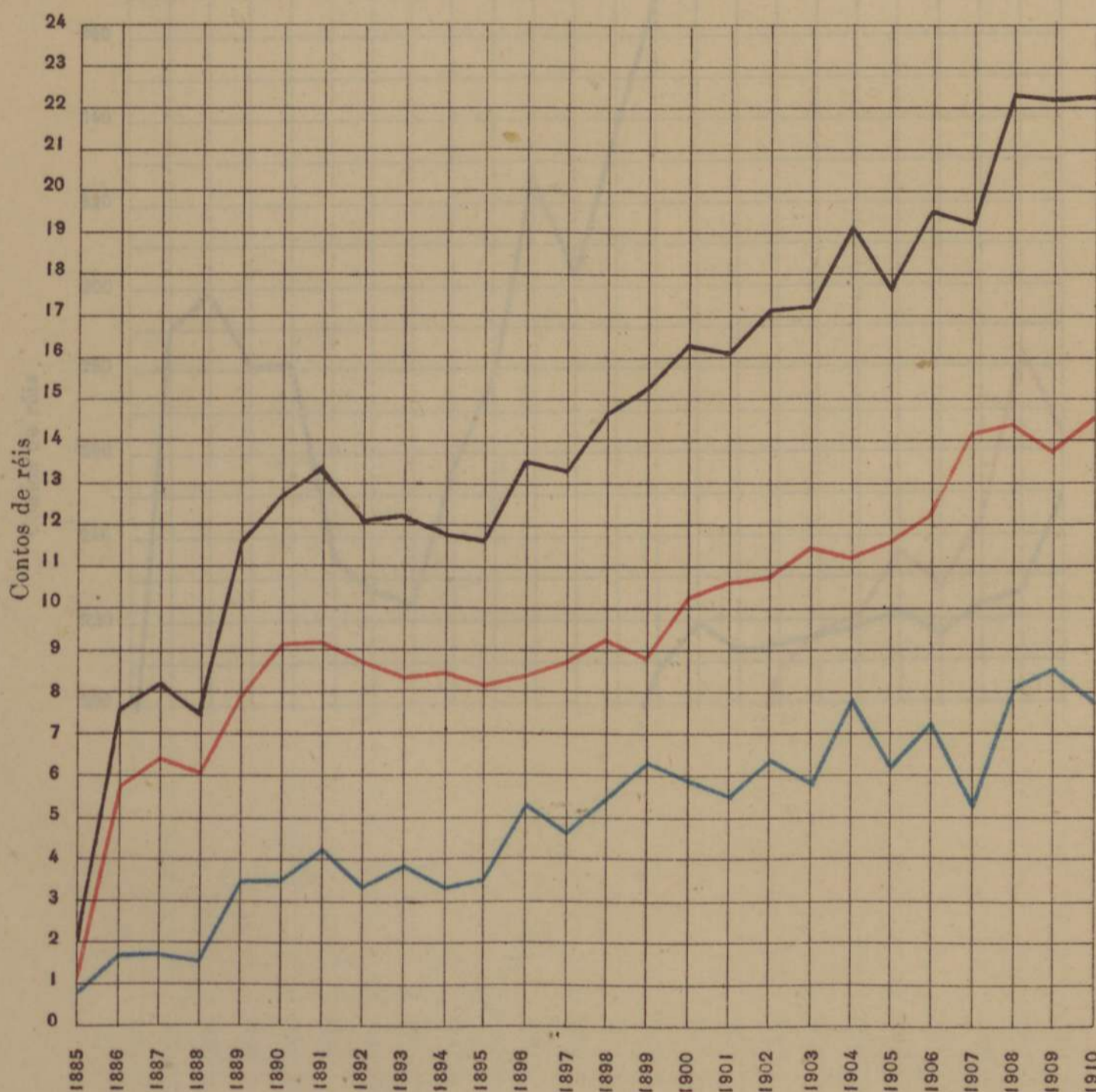
1885 A 1910



Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 0,200 quilómetro  
 Receita total do tráfego... 0<sup>m</sup>,001 por 200\$000 réis  
 Despesas de exploração... 0<sup>m</sup>,005 por ano  
 Receita líquida.....

LEGENDA

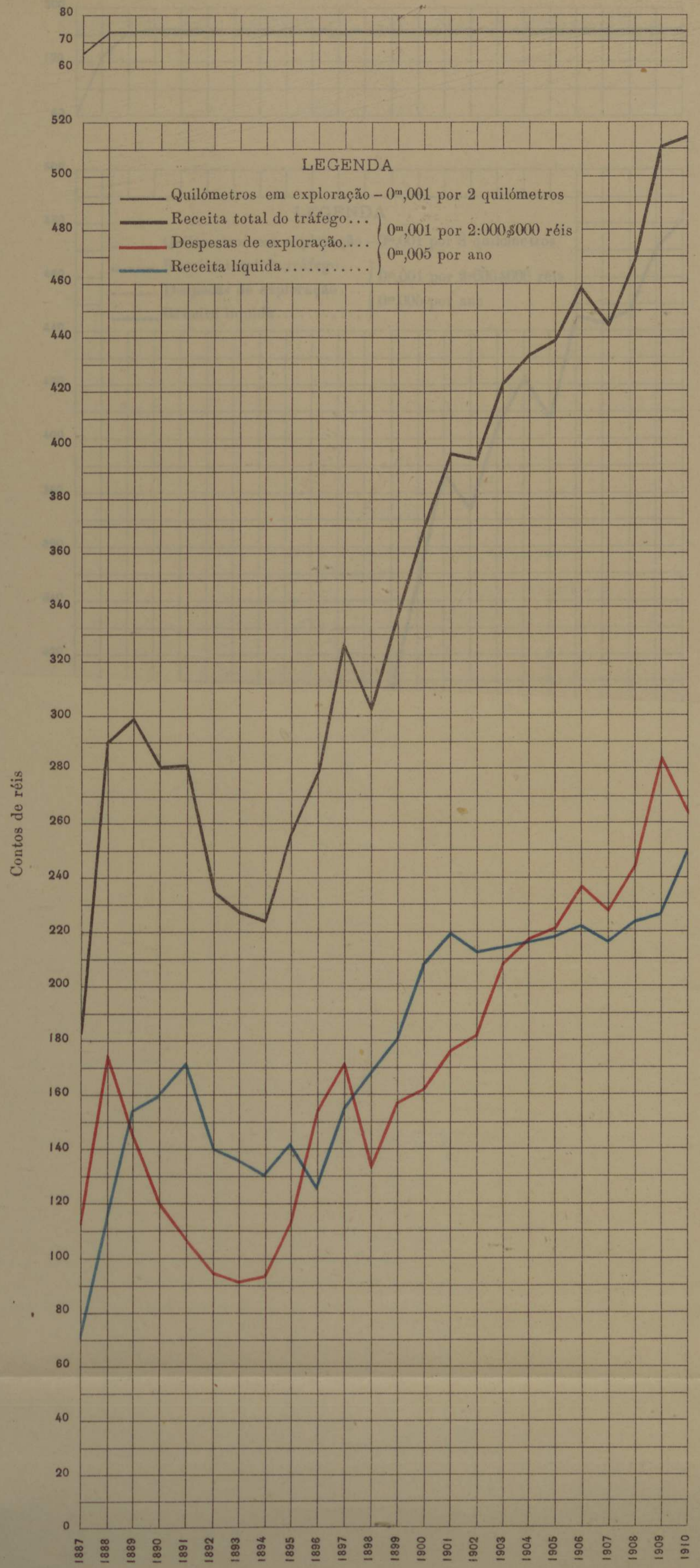
- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 0,200 quilómetro
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 200\$000 réis
- Despesas de exploração... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida.....





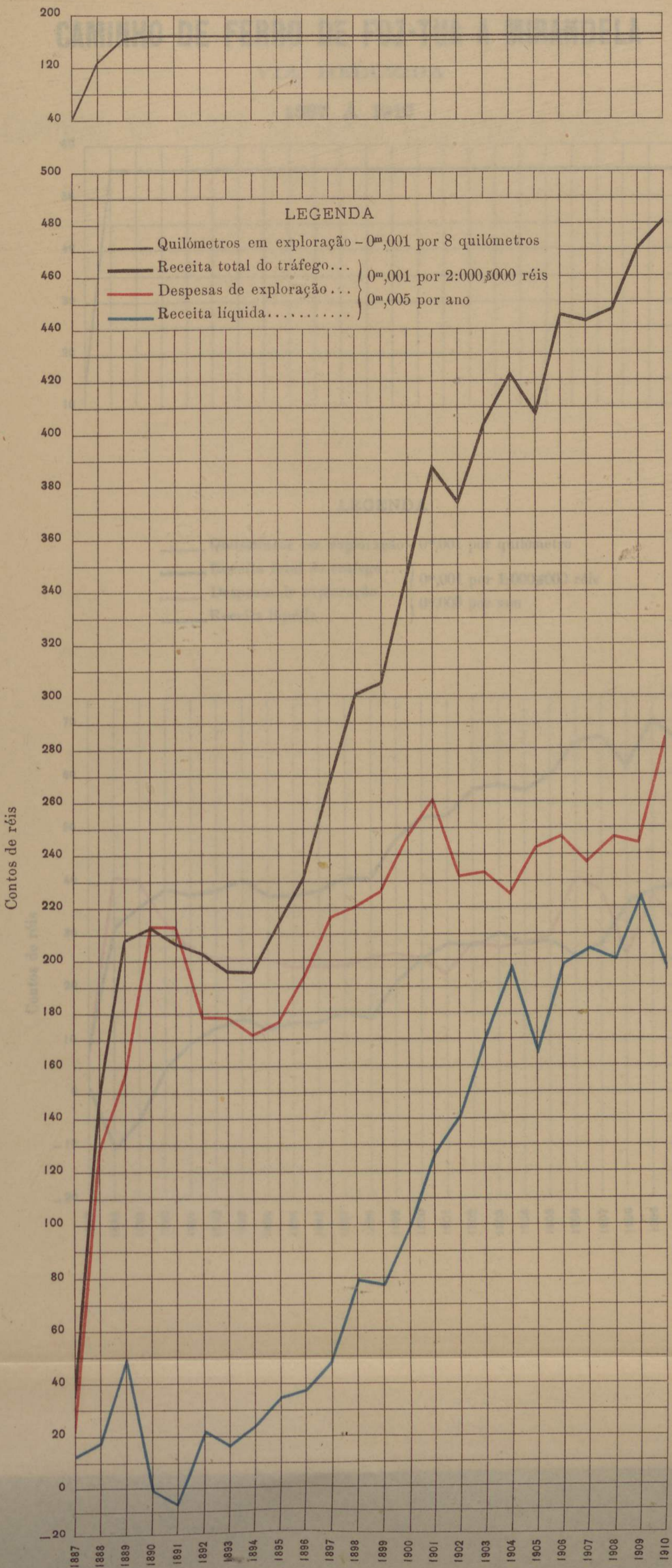
# CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA E TÔRRES VEDRAS

1887 A 1910



# CAMINHO DE FERRO DE TÔRRES À FIGUEIRA DA FOZ E ALFARELOS

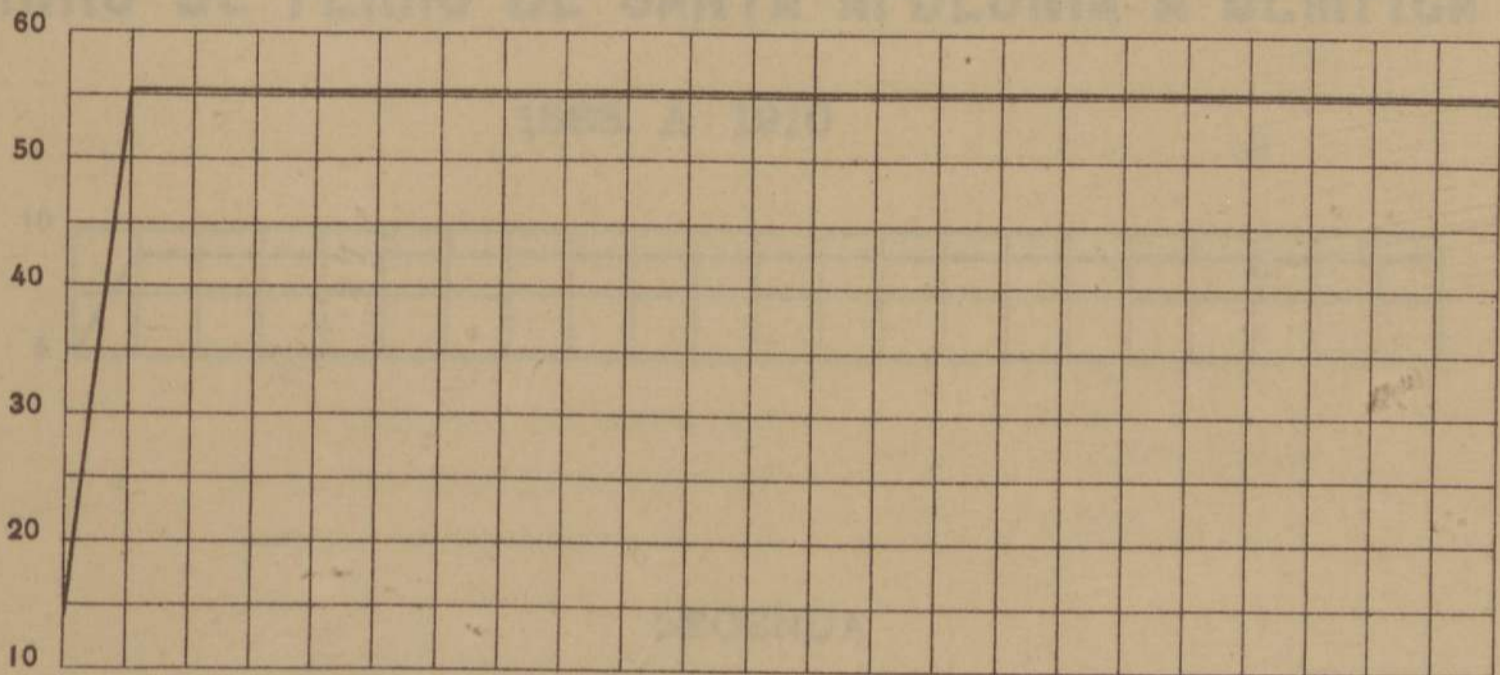
1887 A 1910



# CAMINHO DE FERRO DE FOZ-TUA A MIRANDELA

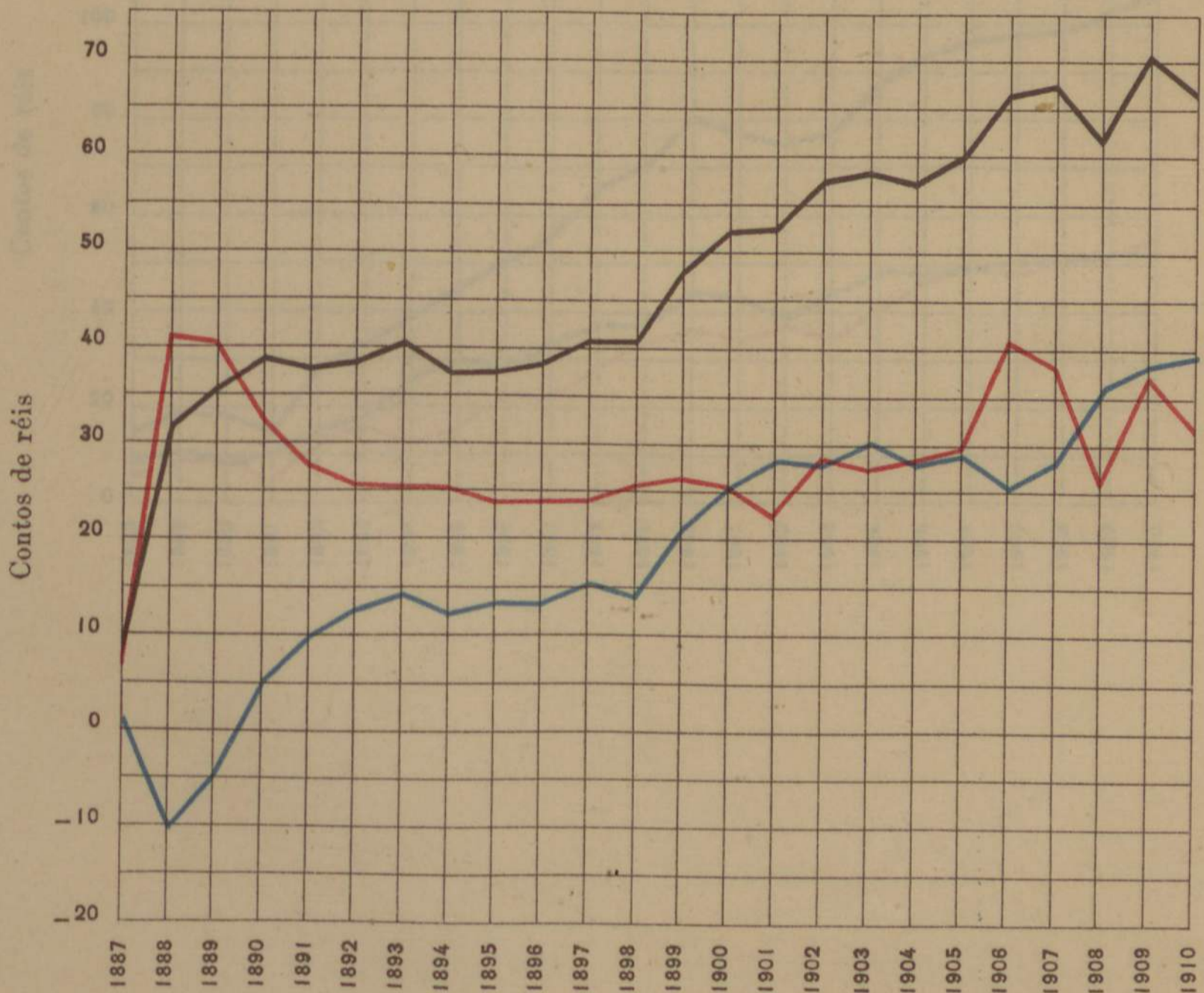
VIA REDUZIDA

1887 A 1910



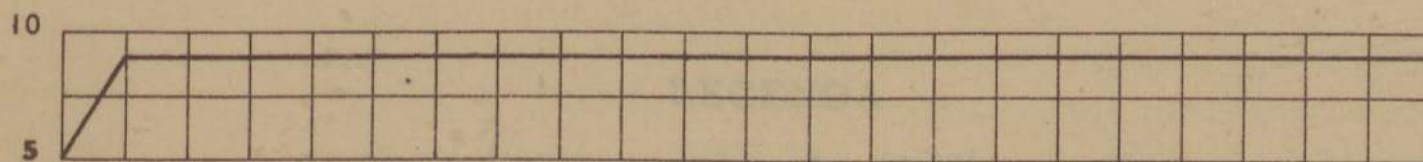
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por quilómetro
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 1:000,000 réis
- Despesas de exploração.... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida..... }



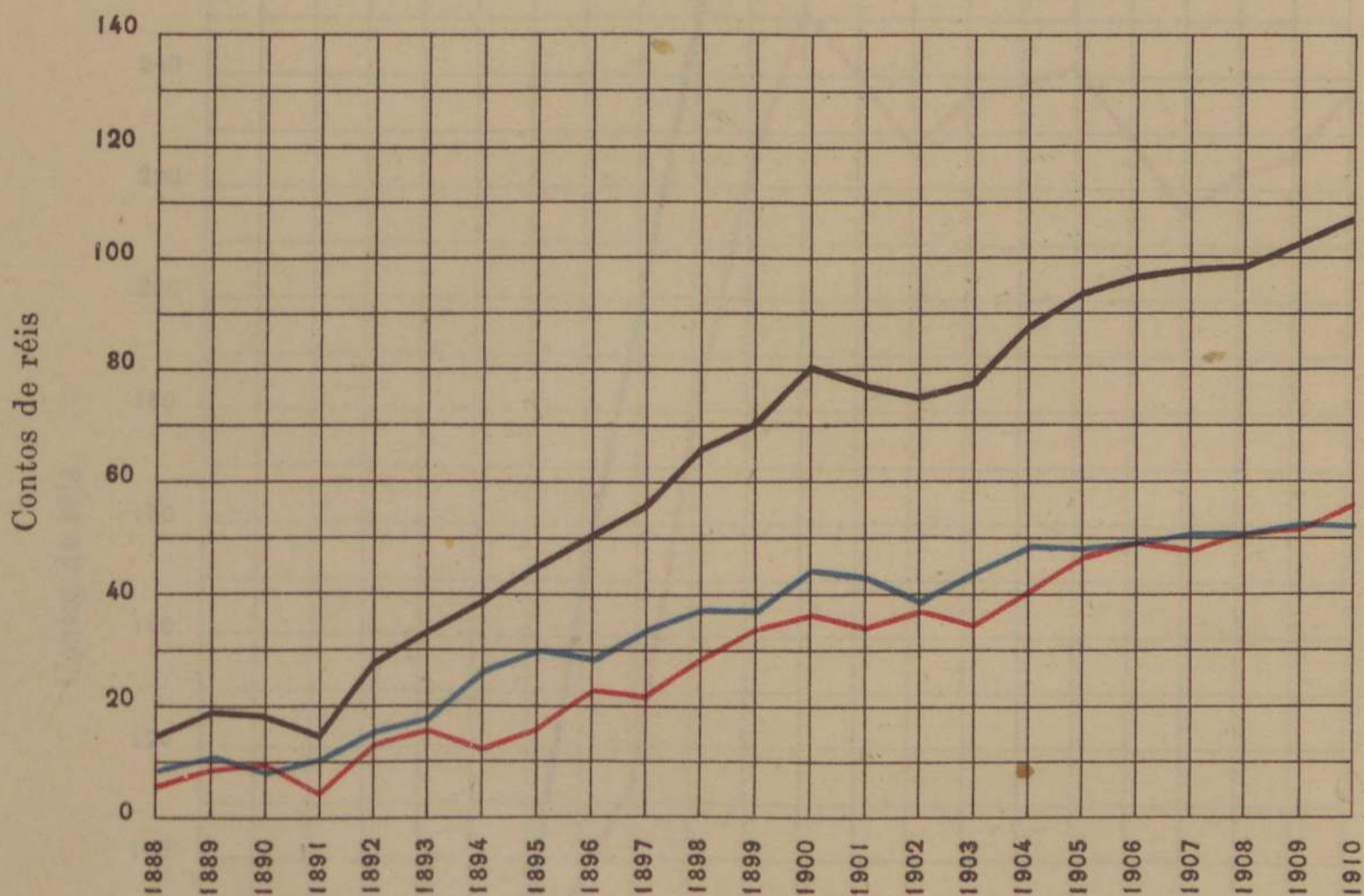
# CAMINHO DE FERRO DE SANTA APOLÓNIA A BEMFICA

1888 A 1910



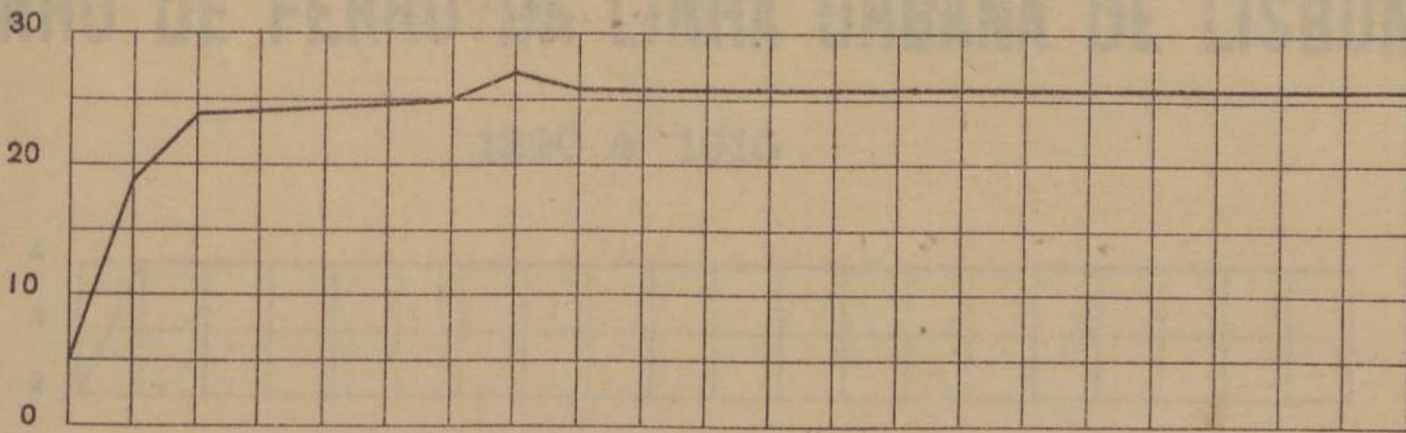
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 0,500 quilómetro
  - Receita total do tráfego...
  - Despesas de exploração...
  - Receita líquida.....
- } 0<sup>m</sup>,001 por 2:000\$000 réis  
} 0<sup>m</sup>,005 por ano



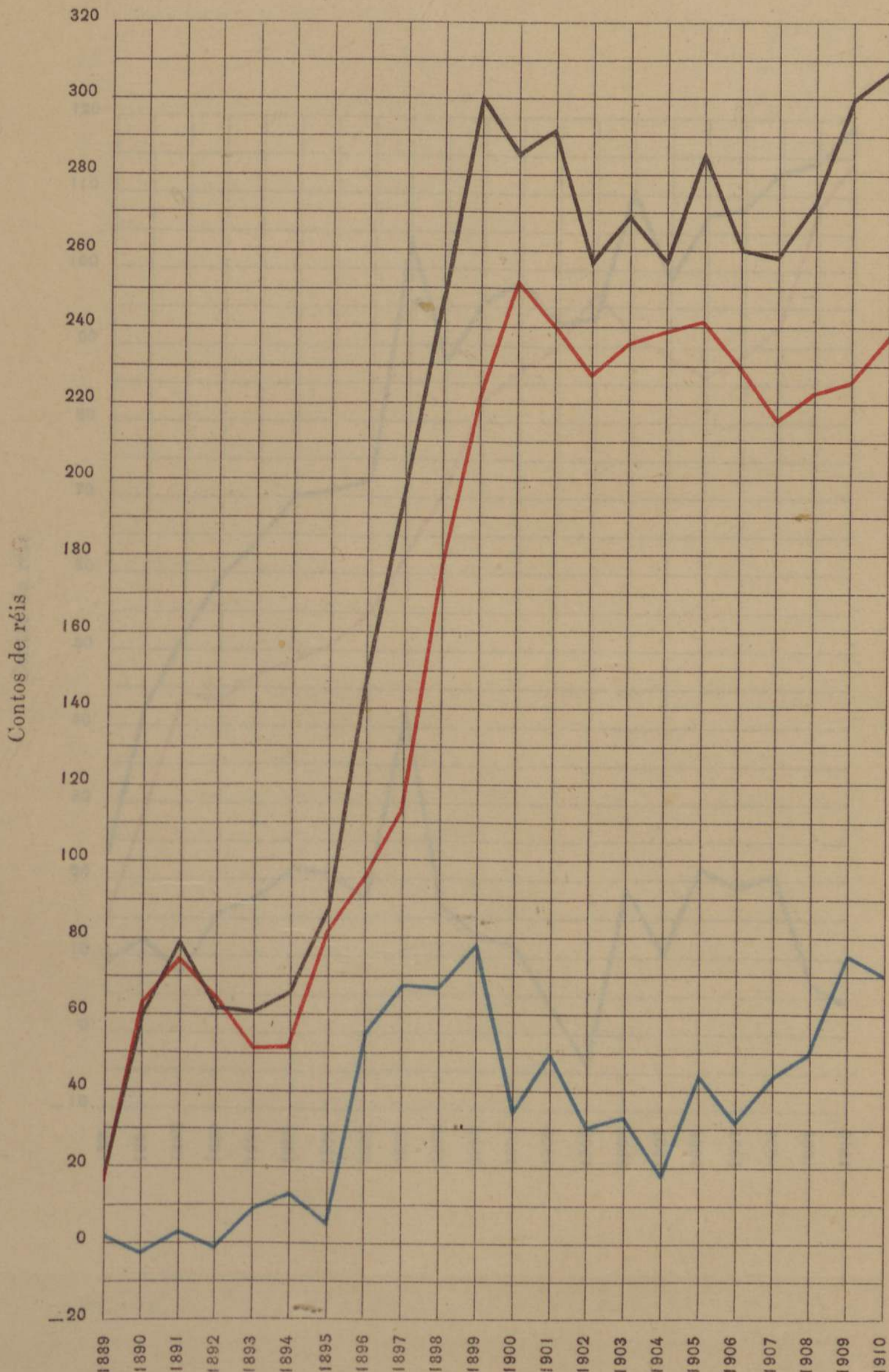
# CAMINHO DE FERRO DO RAMAL DE CASCAIS

1889 A 1910



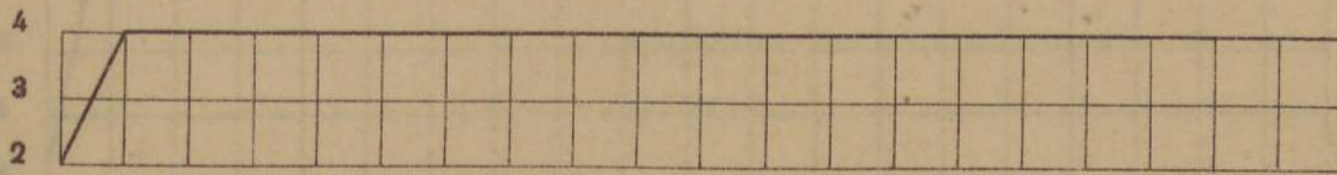
## LEGENDA

- Kilómetros em exploração — 0<sup>m</sup>,001 por quilómetro
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 2:000\$000 réis
- Despesas de exploração... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida.....



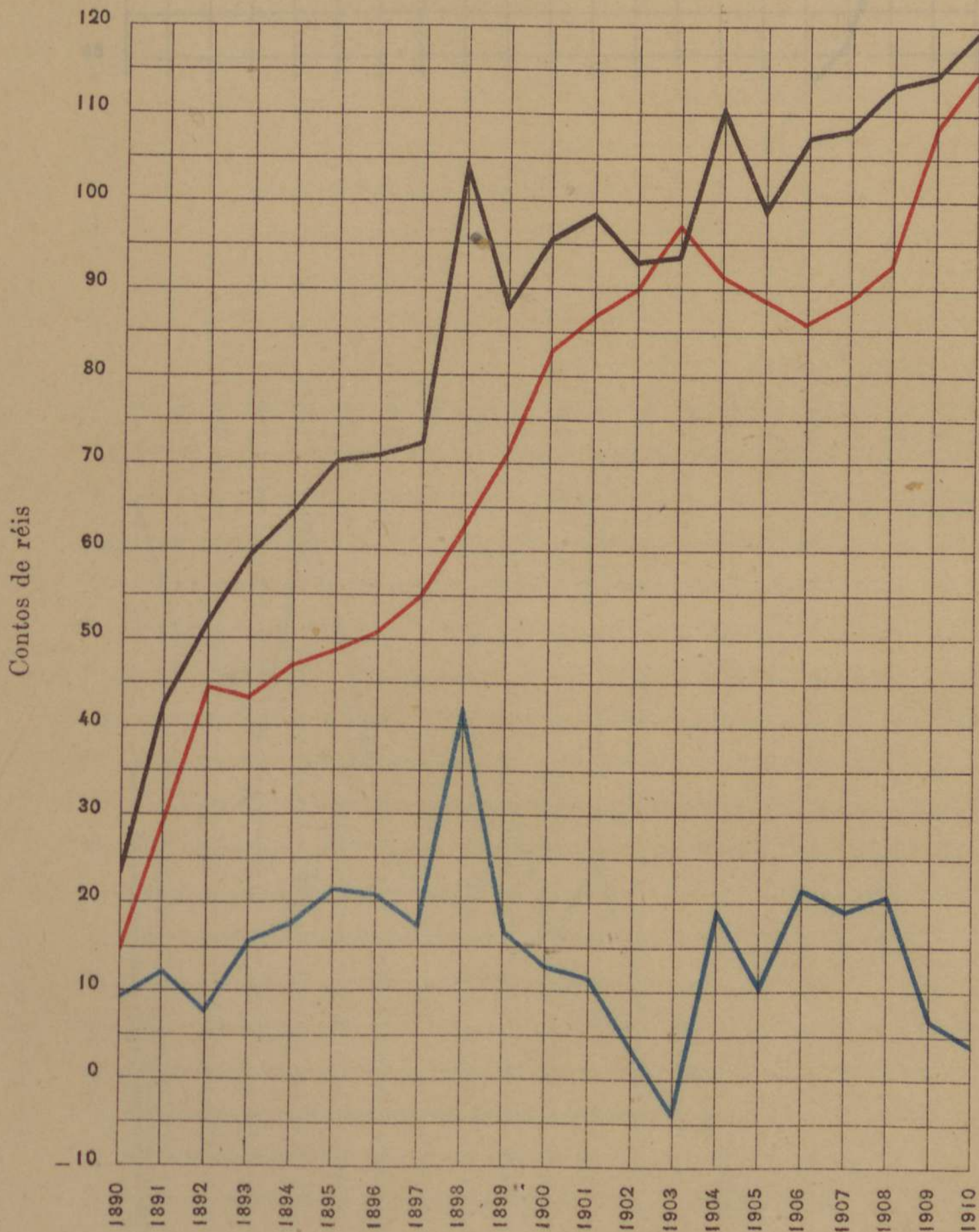
# CAMINHO DE FERRO DA LINHA URBANA DE LISBOA

1890 A 1910



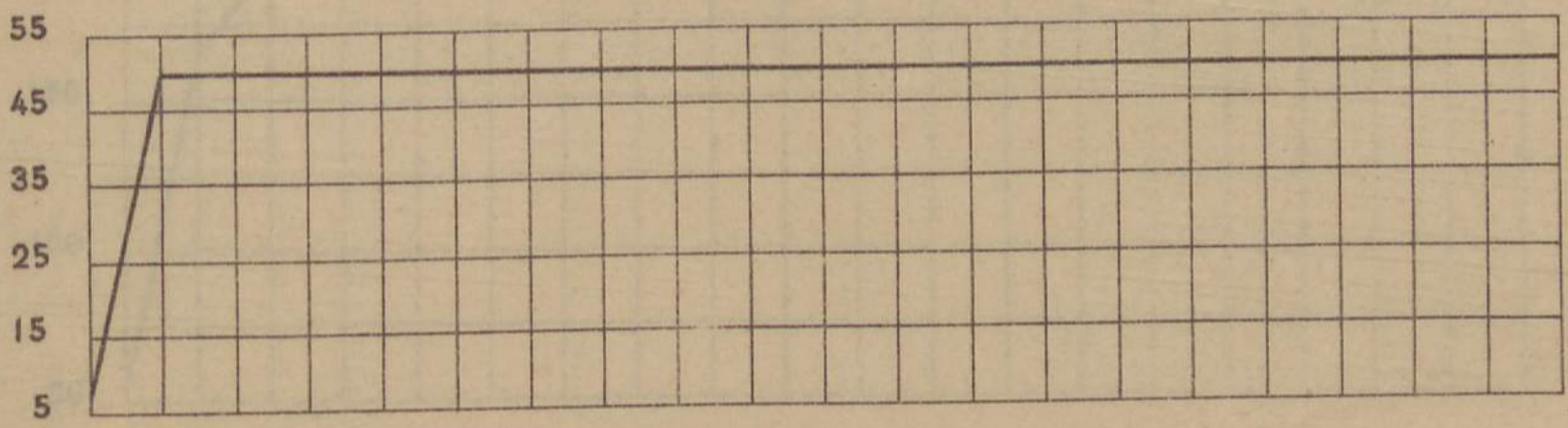
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 0,200 quilómetros
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 1:000,000 réis
- Despesas de exploração... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida.....



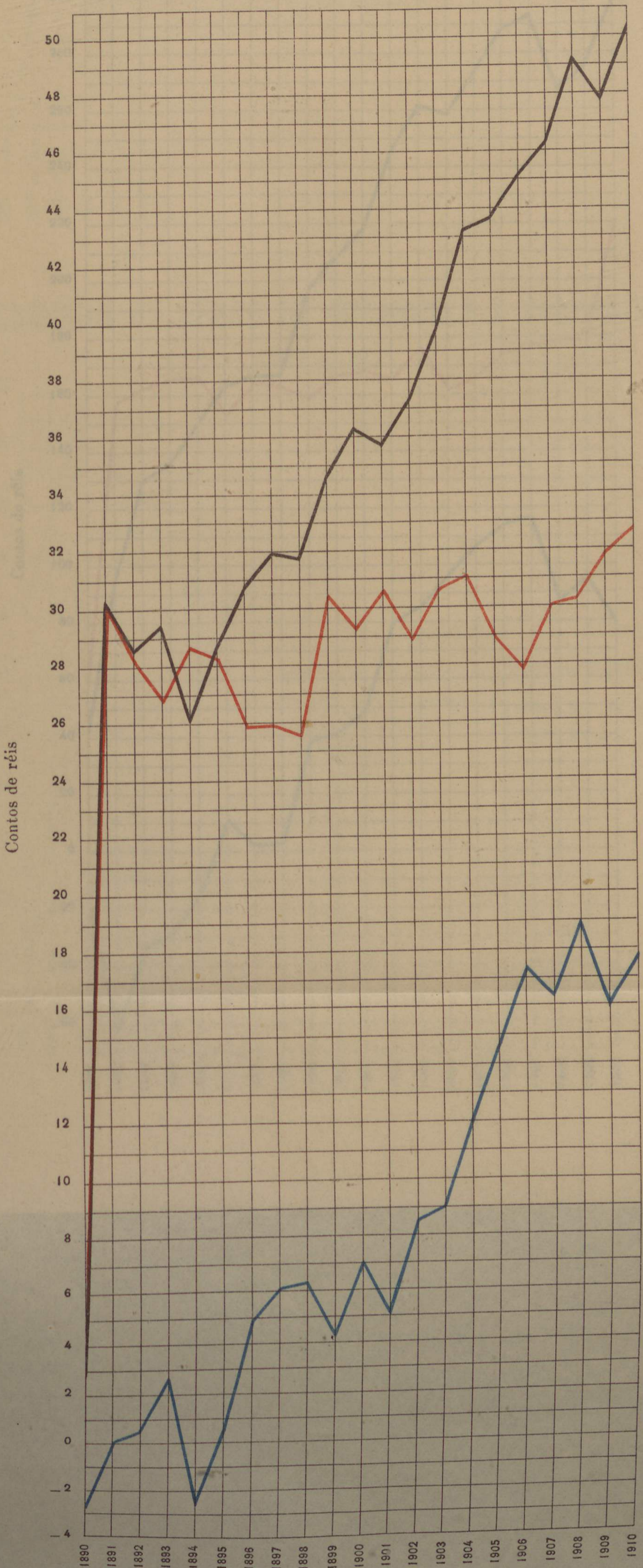
# CAMINHO DE FERRO DE SANTA COMBA DÃO A VISEU

1890 A 1910



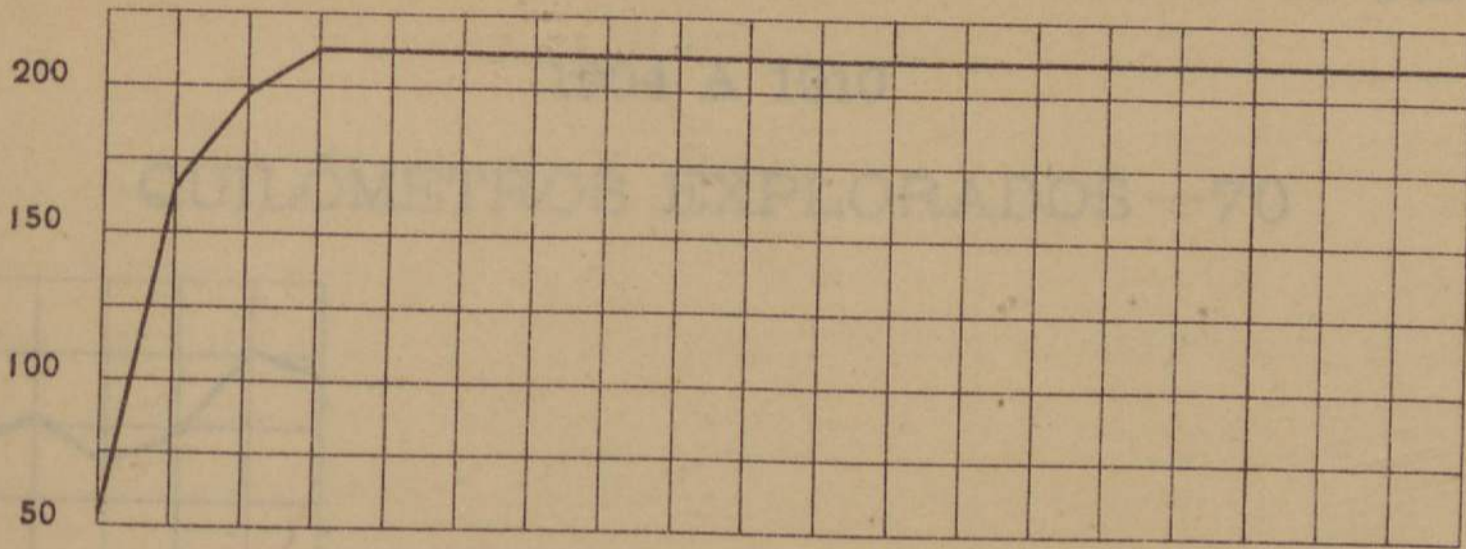
## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 2 quilómetros
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 200\$000 réis
- Despesas de exploração.... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida.....



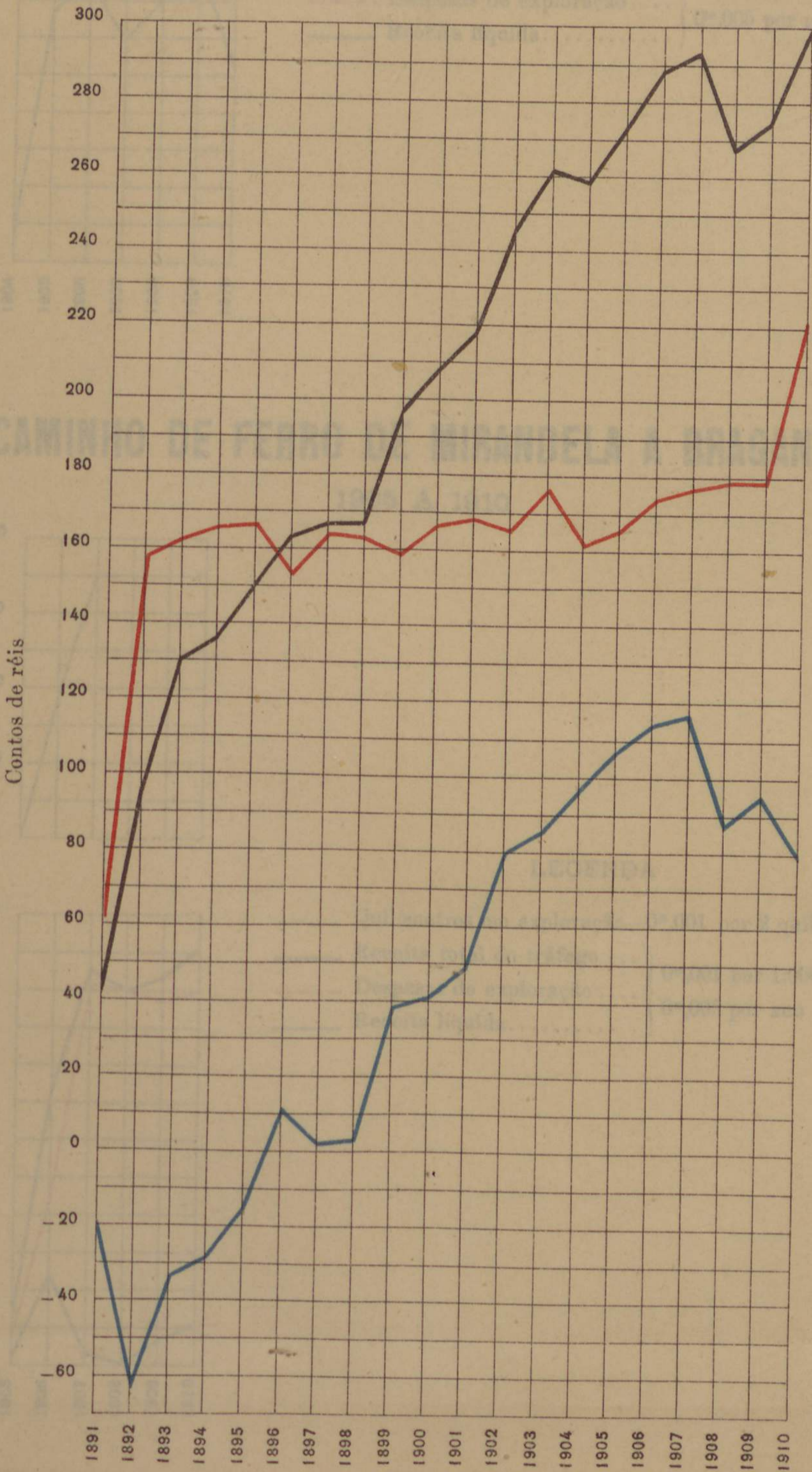
# CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

1891 A 1910



## LEGENDA

- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 5 quilómetros
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 2:000,000 réis
- Despesas de exploração.... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida.....

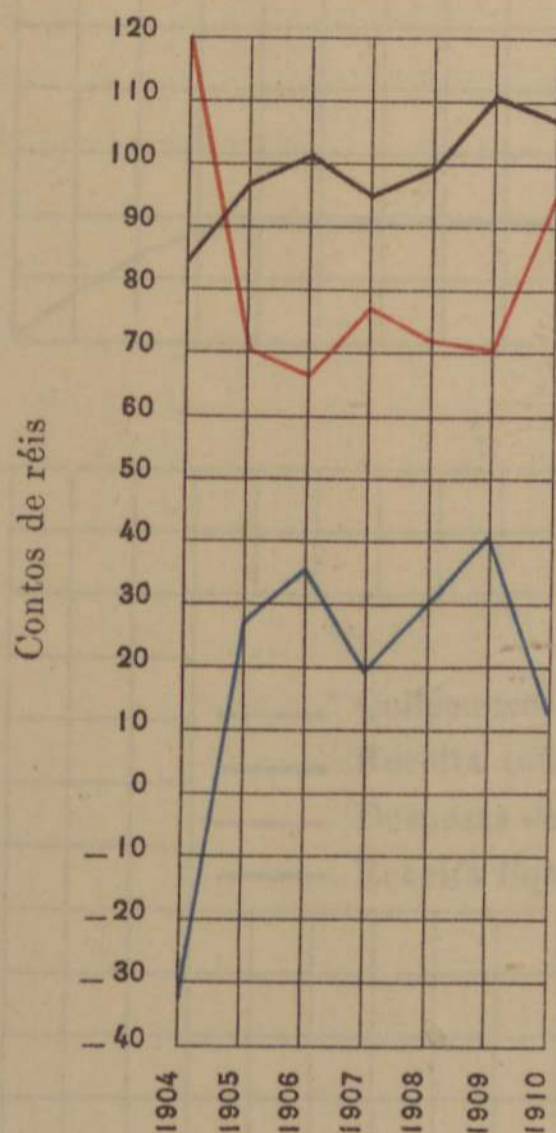




# CAMINHO DE FERRO DE VENDAS NOVAS A SETIL

1904 A 1910

QUILÓMETROS EXPLORADOS—70

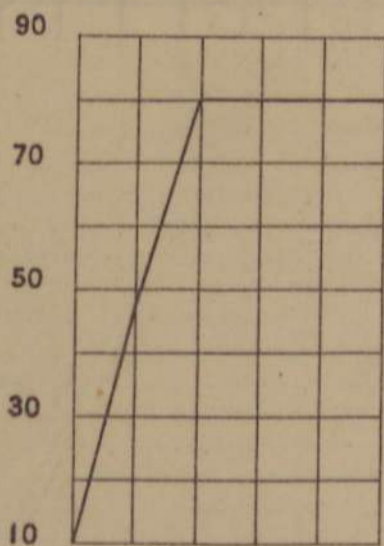


## LEGENDA

- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 2:000,000 réis
- Despesas de exploração .... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida..... }

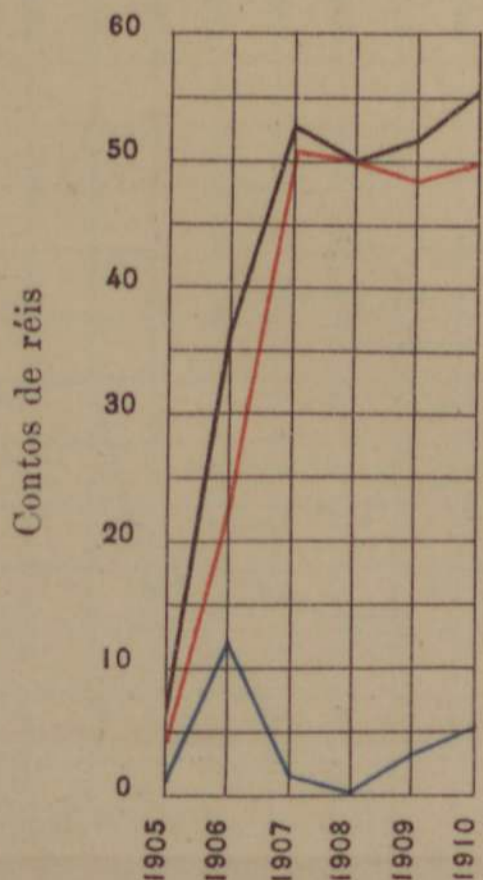
# CAMINHO DE FERRO DE MIRANDELA A BRAGANÇA

1905 A 1910



## LEGENDA

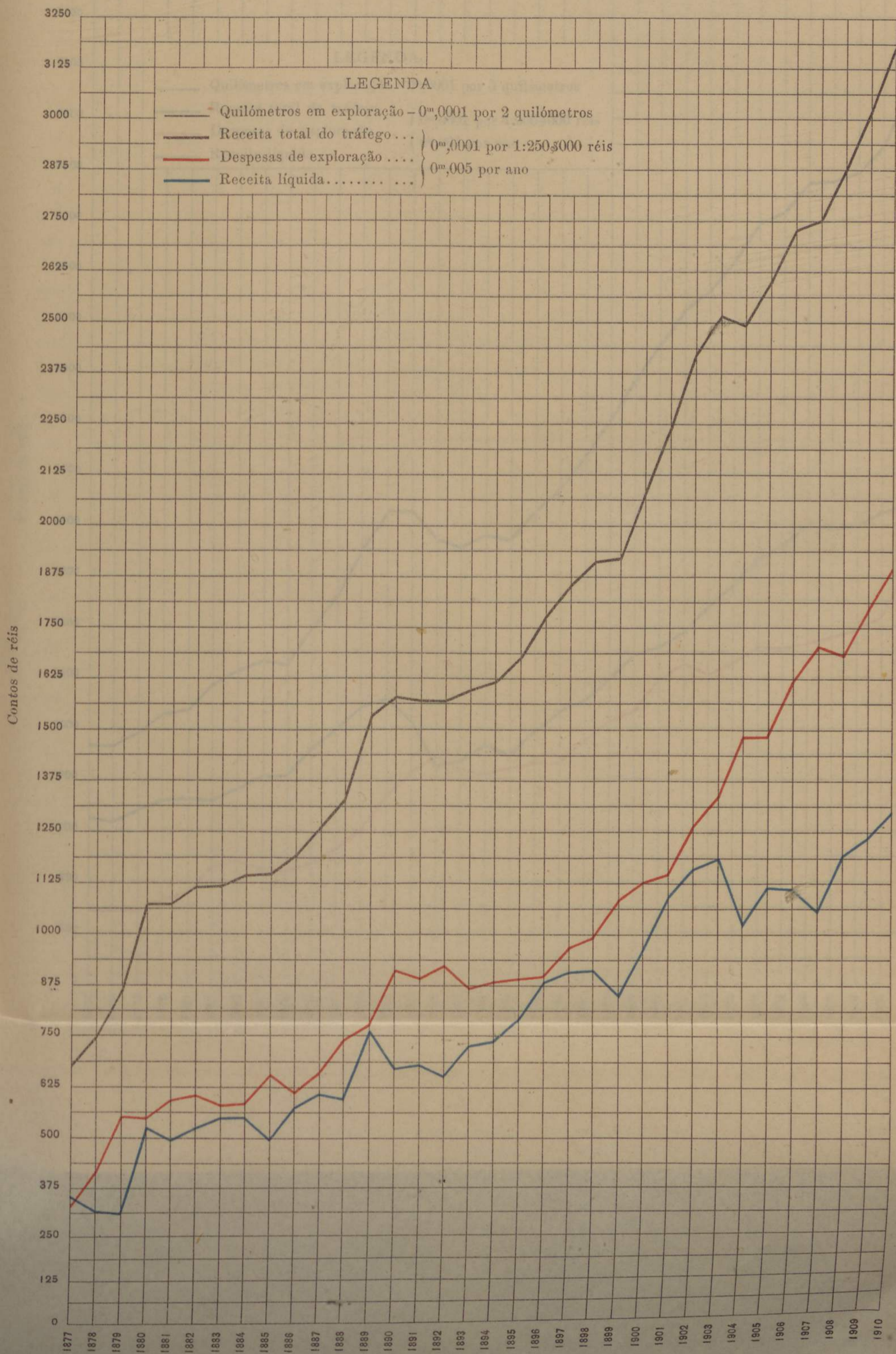
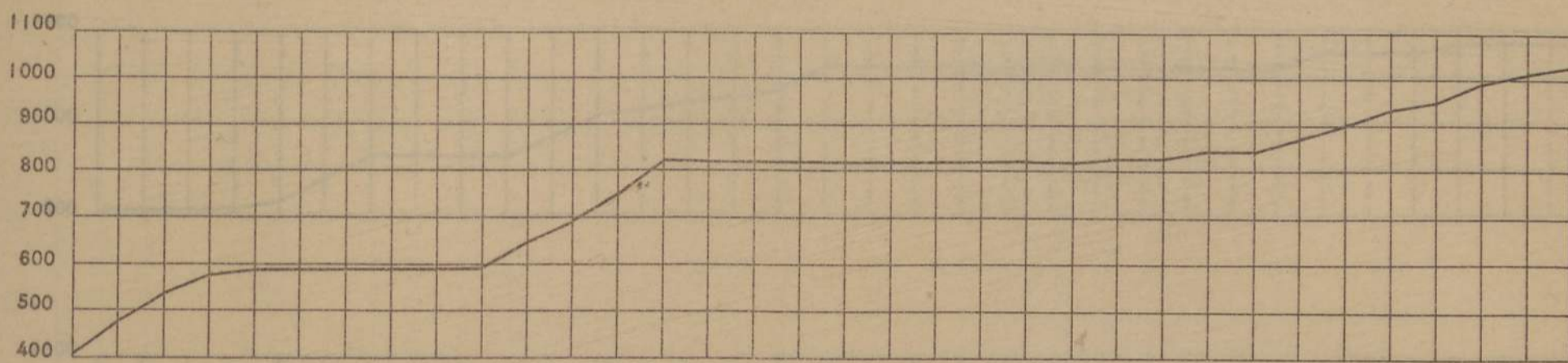
- Quilómetros em exploração - 0<sup>m</sup>,001 por 2 quilómetros
- Receita total do tráfego... } 0<sup>m</sup>,001 por 1:000,000 réis
- Despesas de exploração .... } 0<sup>m</sup>,005 por ano
- Receita líquida..... }



# CAMINHOS DE FERRO EXPLORADOS PELO ESTADO

VIA LARGA

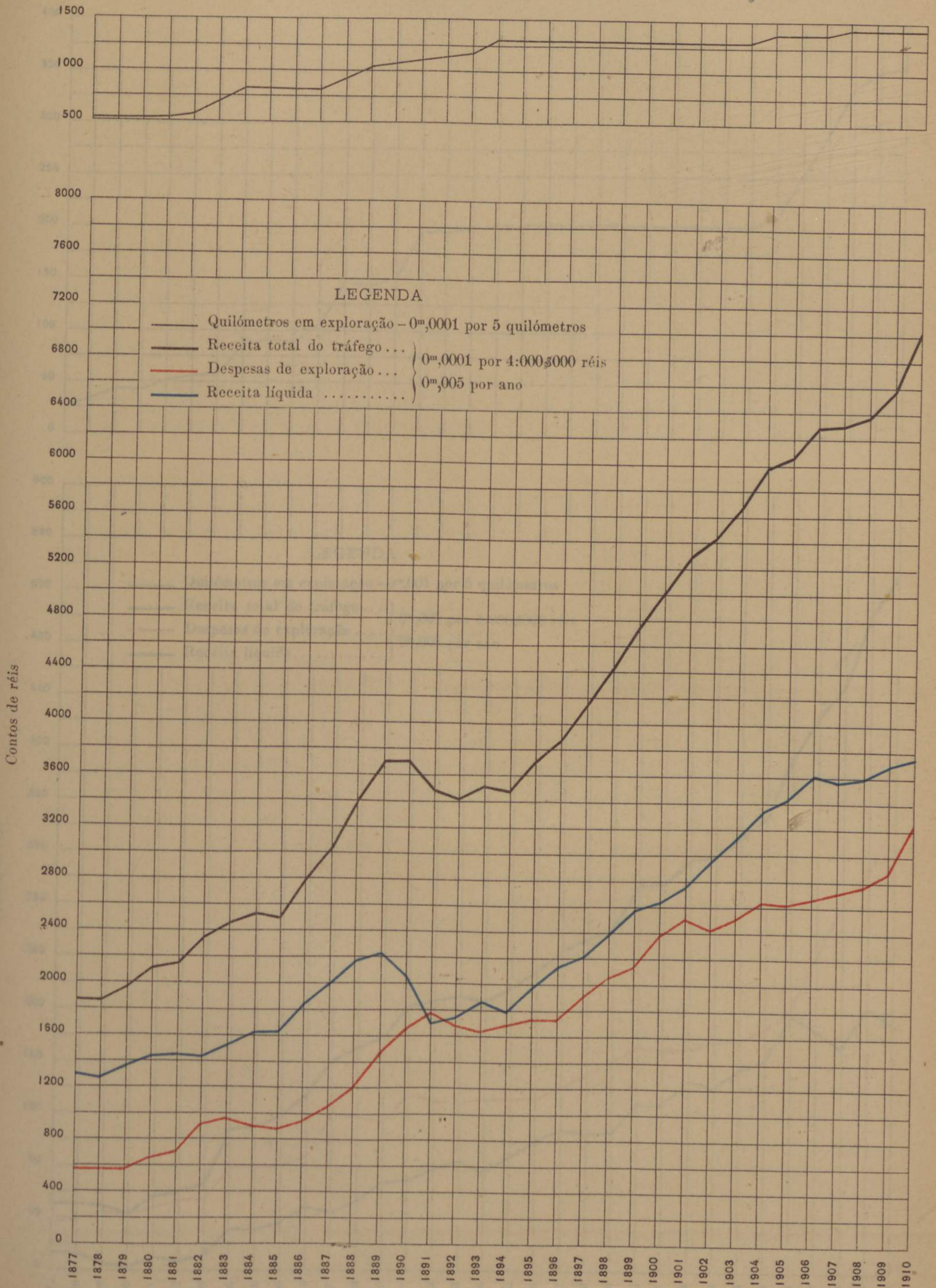
1877 A 1910



# CAMINHOS DE FERRO EXPLORADOS POR COMPANHIAS

VIA LARGA

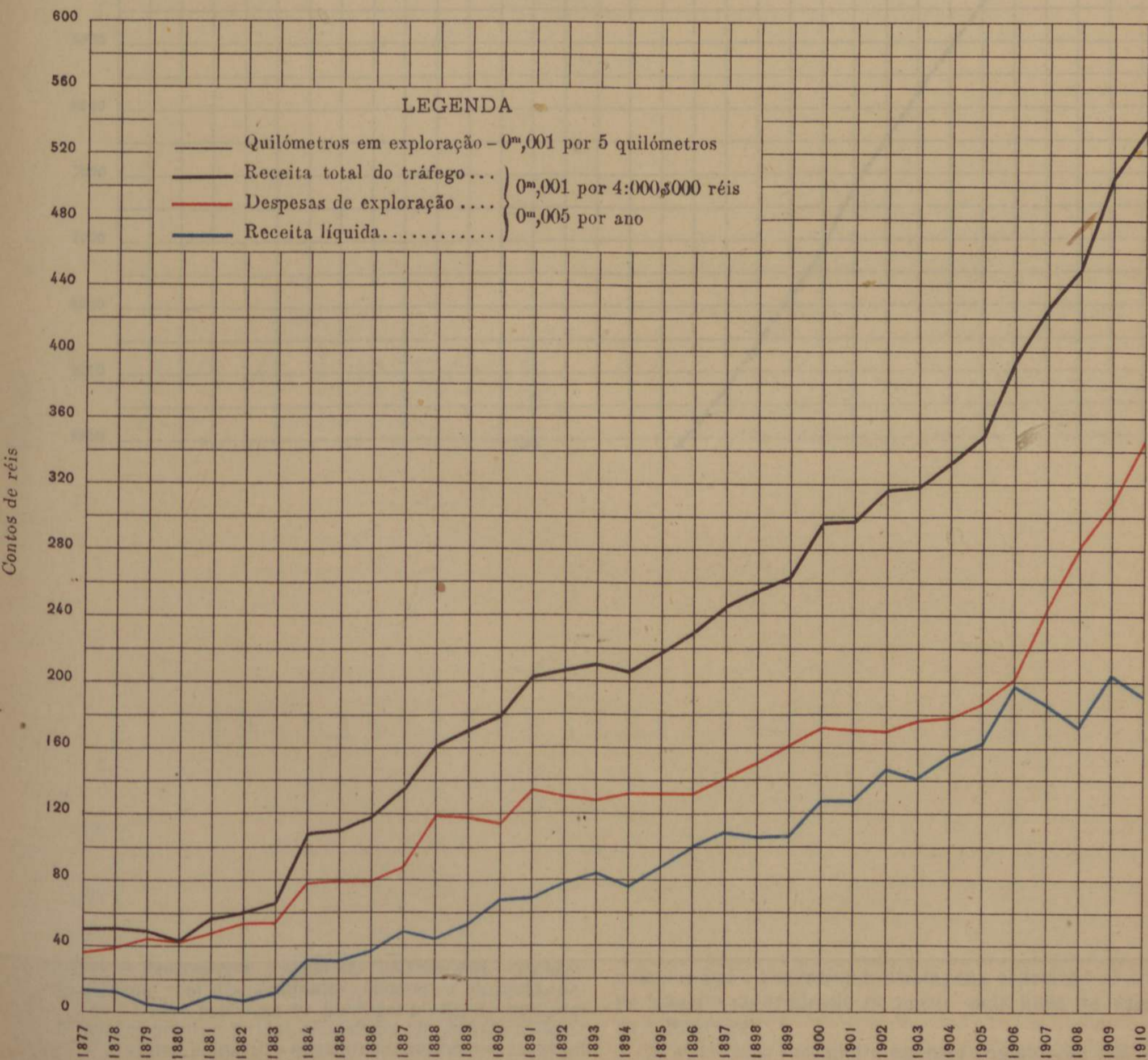
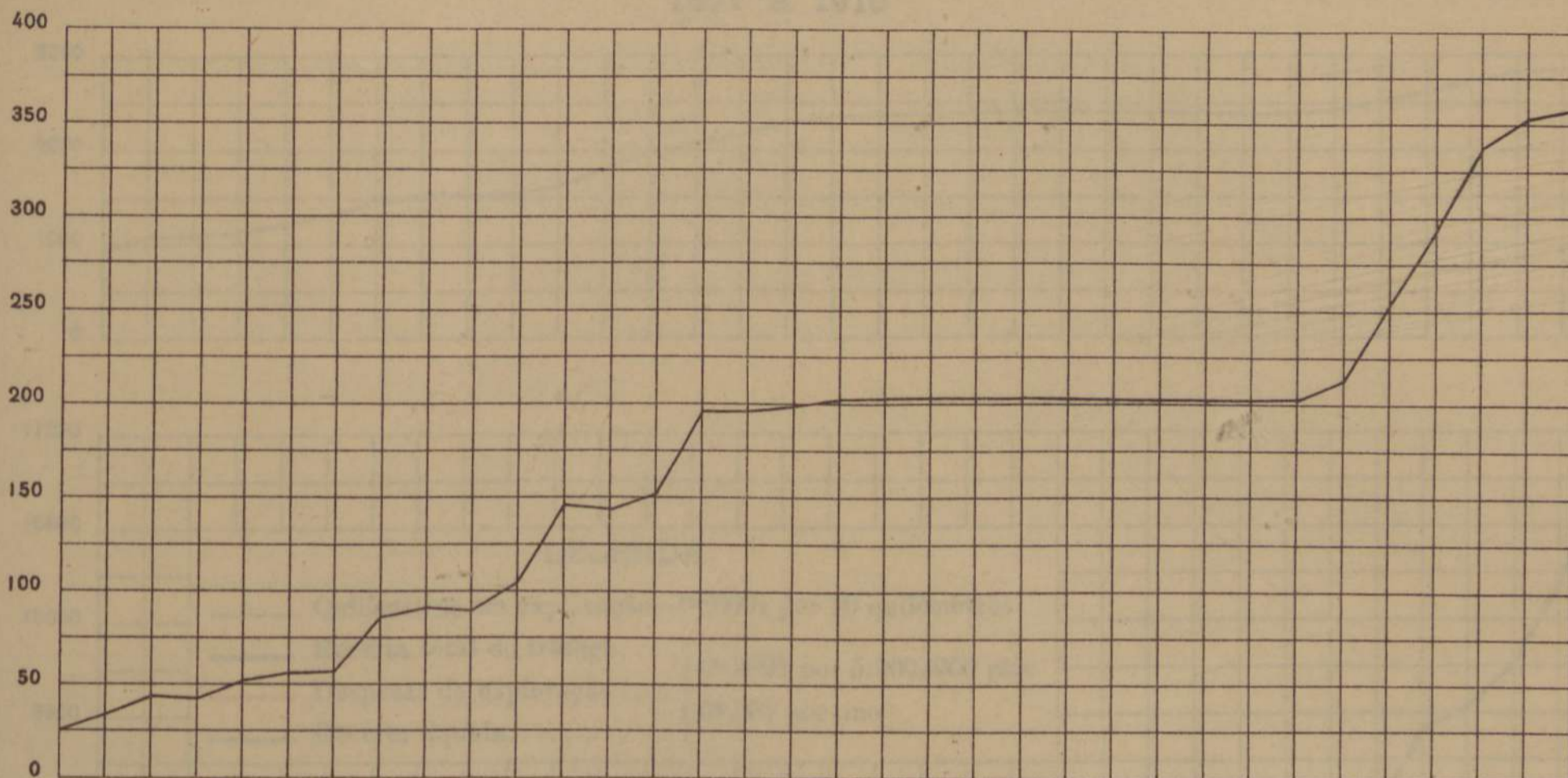
1877 A 1910



# CAMINHOS DE FERRO EXPLORADOS POR COMPANHIAS

VIA REDUZIDA

1877 A 1910



# CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES NO CONTINENTE

VIA LARGA E VIA ESTREITA

1877 A 1910

