GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

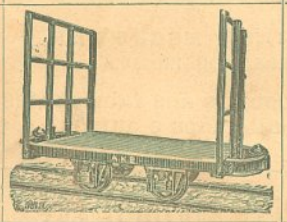
ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 2$500; semestre 1$400.
HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4$000 réis—Avulso, 120 réis

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:
ANTUERPIA, 1894—Medalha de Bronze
PORTO, 1897—Medalha de Prata
BRUXELLAS, 1897—Medalha de Prata
LISBOA, 1898—Grande diploma d'honra

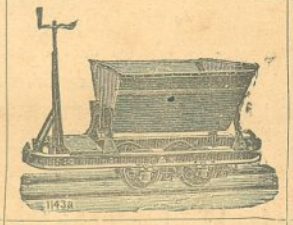
REDACÇÃO— RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º=LISBOA

Telephone, 27
End. tel.: CAMIFERRO

9.º do 15.º anno | 1 de Maio de 1902 | Numero 345

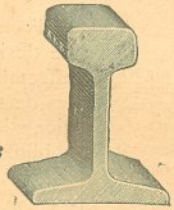


FABRICA
DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS
MOVIDOS POR
VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal
F. Street & C.IA
156, Rua do Poço dos Negros
LISBOA



Agentes para as Colonias
Roberto Pegado
Rua dos Capellistas, 77 a 81
LISBOA

C. MAHONY & AMARAL
ESCRIPTORIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construcção.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, wagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubolares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa | Numero telephonico 586

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo Corunha, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona, Sevilha e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPANHA
PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

OU

Companhia Oldenburg-Portugueza

OU

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo que todos os viajantes o preferem.

Fretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Caceres, Valencia d'Alcantara e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George,** Succ.—RUA DA PRATA, 8, 2.º
Em Madrid: **D. Luis Cepeda**—SANTA CATALINA, 8

TINTURARIA DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER
DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19—LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira,** exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea «Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes **Pulverizadores «Eclair»,** de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»,** de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de enxofre de Brandram. Enxofre moído, Nitrato de Sodio,** poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante «Amor»,** para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommendado para a hygiene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem acção, e contendo *phenosalyl*, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins** satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61
LISBOA

Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis e 2$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	*garrafa*	1$000
» » » secco	»	1$000
» » » extra-secco	»	1$000
» » Grande vinho espumante Extra-reserva	»	1$200
» » » » » «Primordial»	»	1$200
» » » » » «Bruto»	»	1$200
» » » » » «Nectar»	»	1$400
» » » » » «Assis Brazil»	»	1$200
» » » » » «Victoria»	»	1$200
» » » » » «Fim de Seculo»	»	1$600
Amarante tinto meio espumante	»	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117
Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.ª

Unica premiada com os **maiores premios** nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud).

Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina—composto organico azotado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e efficaz, não constipando o ventre, etc.

Protoxalato de ferro—precioso composto ferruginoso, que não produz a constipação do ventre, antes facilita o trabalho da defecação.

Director technico — E. ESTACIO

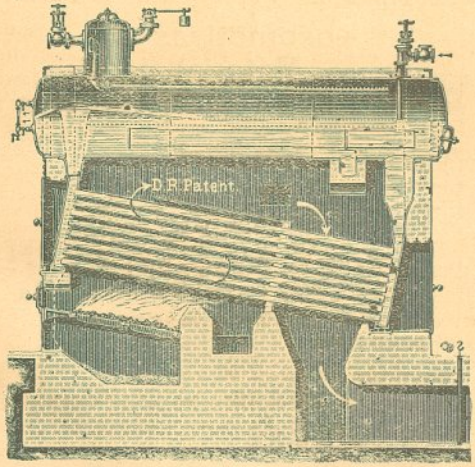
MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO



PRIVILEGIADAS

Construcção experimentada
Execução a mais solida
Melhor aproveitamento do combustivel
Vapor secco

CALDEIRAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

collocados em todas as conductas, substituiveis e por isso a maior segurança no funccionamento.

FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.ª

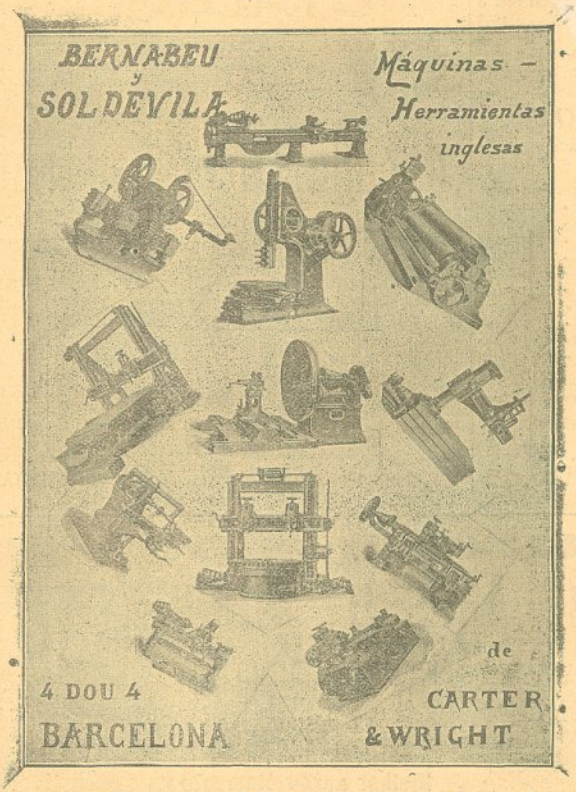
BRUNSCHWEIG—ALLEMANHA

Execução rapida de encommendas. **End. telegr. GASOMETER BRUNS.**

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4 — BARCELONA

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET



Telegrammas { Bernabeu — Barcelona
Lehmann — Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindricos
e outras machinas ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

Machinas de fiar, teares, etc. para juta, linho, canhamo, palma, pita ou qualquer outra fibra.

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

Machinas agricolas e para fabricas de farinhas — Locomoveis. etc.

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

Locomotivas
Material de via
Vagonetes

Locomoveis a vapor, petroleo e benzina — bombas, etc.

FIELDING & PLATT — Gloncester

MOTORES A GAZ "OTTO" horisontaes, de 1 a 200 cavallos
Verticaes de 4 cylindros, de 300 cavallos para cima

Os mais solidos — Os de melhor construcção — Os mais economicos
Innumeras referencias

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro

Os mais completos — Os mais praticos — Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS

Systema Tweddell's, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO

O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS — ELECTROMETROS — ALTERNADORES ETC.

9.º DO 15.º ANNO — LISBOA, 1 DE MAIO DE 1902 — NUMERO 345

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO — Proprietario-director-editor L. DE MENDONÇA E COSTA — REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7 | Redacção e administração — 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 — LISBOA | TELEPHONE N.º 27 — End. telegraphico CAMIFERRO

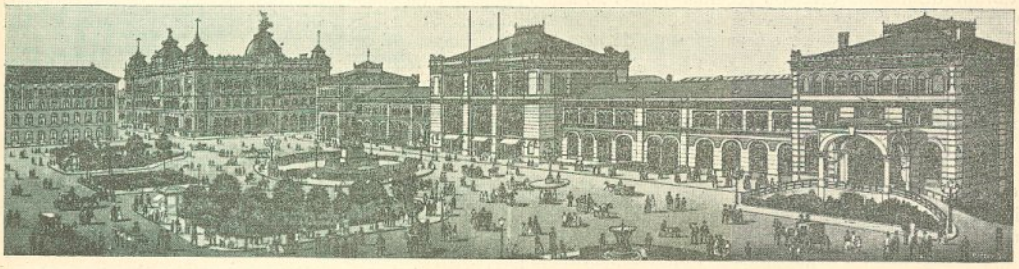
ANNEXO D'ESTE NUMERO

Estatistica Geral dos Caminhos de ferro de Portugal, de 1877 a 1900.

SUMMARIO

Paginas

O FUNDO ESPECIAL DOS CAMINHOS DE FERRO por J. Fernando de Sousa 129
O CONVENIO, por O S. 131
ESTATISTICA GERAL 132
BRAGANÇA E VILLA REAL 133
NOTAS DE VIAGEM — XIV — Leipzig ao Hannover 133
LOURENÇO MARQUES 134
A REPINHALIZAÇÃO 135
O CENTENARIO DA LOCOMOTIVA 135
AS COMPANHIAS FRANCEZAS 135
VALLE DO VOUGA 136
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes ..... 136 e 137
VIA FERREA SUSPENSA 138
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS 138
LINHAS PORTUGUEZAS — Quelimane Ruo — Pias a Moura — Cintra á Praia das Maçãs 139
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Russia — Grecia — Noruega — Brazil 140
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES 140
AGENDA DO VIAJANTE 142
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1902 143
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA 144



HANNOVER — Estação dos Caminhos de ferro (Vidé Notas de Viagem, pag. 133)

O fundo especial
DOS CAMINHOS DE FERRO

Após a votação de um orçamento mal equilibrado e das bases de um convenio com os credores externos, do qual resulta augmento immediato dos encargos do thesouro, foi approvado na camara dos deputados, no dia 28 do corrente mez, por unanimidade, um projecto de lei para a concessão de cerca de 175 km. de caminhos de ferro na provincia de Traz-os-Montes, com a garantia de juro de 4 ½ por cento em relação ao capital kilometrico de 26:000$000.

Facto notavel em verdade, que não pode passar despercebido e sem commentarios numa publicação da indole da *Gazeta dos Caminhos de Ferro!*

Não basta enaltecer a intelligente e rasgada iniciativa do illustre ministro das obras publicas manifestada numa proposta lucida e proficientemente redigida e tão cabalmente justificada que não encontrou contradictores dignos de menção. E' preciso accentuar a alta significação d'esse facto de summa importancia, em si e como inicio auspicioso de novo periodo de actividade no fomento da viação accelerada, quasi interrompido desde 1893.

No auge da crise economica e financeira que de latente se tornou manifesta em 1890 e nos annos seguintes, ninguem teria a coragem de impôr ao thesouro encargos de vulto, quer para a construcção directa de caminhos de ferro pelo Estado, quer para o auxilio indispensavel a empresas concessionarias a fim de obterem capitaes para construirem as suas linhas.

Por isso, aparte a lenta construcção de um pequeno troço do ramal de Portimão e da continuação de algumas obras iniciadas, nada pôde fazer o Estado, nem a iniciativa particular.

As linhas concedidas, de Coimbra a Arganil, de Vendas Novas a Sant'Anna, do Valle do Vouga, da Regoa a Chaves, de Guimarães a Fafe, permaneciam por construir.

O mesmo succedia aos prolongamentos das linhas do Sul e Sueste do Barreiro a Cacilhas, de Pias a Moura, de Faro a Villa Real, d'Estremoz a Villa Viçosa, e ao da linha de Foz-Tua-Mirandella até Bragança. Só a construcção do ramal de Portimão proseguia lentamente.

Fatal interrupção da obra necessaria e fecunda do desenvolvimento da nossa rêde ferro-viaria, esboçada apenas e limitada aos seus principaes lineamentos! Nem ao menos havia recursos para dotar convenientemente as linhas do Estado, já construidas, com os

melhoramentos indispensaveis a uma boa exploração.

E todavia o rapido progresso das receitas do trafego bem palpavel tornava a poderosa influencia exercida pelos caminhos de ferro na economia do paiz.

Em 1897 e 1898 o contracto Guadalmina, felizmente mallogrado e um projecto de lei (que teve sepultura obscura nos archivos parlamentares), concernente ao arrendamento das linhas do Estado, prescreviam, é certo, a construcção de alguns centos de kilometros de caminhos de ferro no norte e no sul do paiz, tão mal escolhidos e sob condições tão mal estudadas, porém, que constituiriam um verdadeiro desastre e trariam ao thesouro pesados encargos, após o emprestimo a que principalmente visava essa operação.

*

A lei de 14 de julho de 1899, que reformou a administração de caminhos de ferro do Estado, vasando-a em moldes analogos aos das Companhias, e creou o fundo especial para com elle se occorrer aos encargos de construcção de novas linhas, de obras novas e da acquisição de material circulante para as linhas já exploradas, veiu abrir nova e auspiciosa epoca para a nossa rêde ferro-viaria. Em pouco mais de dois annos e meio de vigencia, passado o periodo de uma transição difficil, são já irrecusaveis as vantagens do regimen e manifestos os seus beneficos fructos.

No orçamento de 1899-1900 a dotação dos caminhos de ferro do Estado, propositadamente falseada, era de 942:895.630 para a exploração. Aquella quantia juntava-se apenas a dotação de 110 contos para construcções e grandes reparações, pessoal invalido e supplementar das officinas.

No orçamento especial dos caminhos de ferro para 1902-1903 a despesa de exploração é computada em 1.251 contos e ás construcções e acquisição de material circulante é destinada a verba de 280 contos: mais 480 que a dotação total d'aquelle anno.

O estado constituiu-se, por assim dizer, arrendatario das suas proprias linhas, empregando em melhoral-as e dotal-as com os necessarios prolongamentos os accrescimos da receita sobre a renda de 750 contos.

Foram destinadas diversas receitas, juntas ao saldo da receita liquida do trafego, á constituição do fundo especial, do qual tem de sair a garantia de juro das linhas transmontanas. Por occasião da discussão parlamentar da lei vigente não faltou quem taxasse de irrisorio, por exiguo, o fundo cuja creação se propunha. Importa, pois, avaliar os seus recursos e mostrar quanto se póde fazer com elles.

*

Como é sabido, pertencem ao fundo especial: as receitas liquidas depois de entregues ao thesouro 750 contos; as receitas fóra do trafego; o producto da venda de certos terrenos; o augmento dos impostos no Minho e Douro além de 74 contos; os impostos das linhas que se abrirem de novo; os depositos de garantia que revertam para o Estado; subsidios eventualmente concedidos.

Em 1899-1900 a receita do fundo especial foi de 138 contos. As receitas do trafego attingiram 1899 contos e as despesas d'exploração 1119 contos, revertendo para o fundo especial 30 contos, a que se juntaram 61 de vendas de terrenos, 41 de receitas fóra do trafego e 5 de accrescimo dos impostos.

Em 1900-1901 a receita total d'aquelle fundo attingiu 294 contos, sendo 232 de receita liquida do trafego, 35 de receitas fora do trafego, 4 de vendas de terrenos, 20 de impostos, 2 de juros do deposito, perto de 2 de depositos de garantia.

Em 1901-1902, até 31 de março, pertenciam já ao fundo especial 223 contos, sendo 193 de receitas liquidas, 16 de receitas fora do trafego, 2 de vendas de terrenos, 10 de subsidio da camara de Moura. A estas quantias devem accrescer nos restantes tres mezes do anno economico mais de 75 contos, o que elevará a 300 contos a receita do fundo especial no corrente anno economico.

No proximo anno, além do augmento provavel das receitas, ha que contar com as de 25 kilometros, que devem ser abertos á exploração; 16 de Pias a Moura e 9 de Silves a Portimão.

Das receitas obtidas dispenderam-se em 1899-1900 134 contos, sendo 84 contos em construcção de novas linhas, 25 em obras complementares das linhas exploradas, 28 em material circulante.

Em 1900-1901 a despesa por conta do fundo especial attingiu 172 contos, sendo 143 contos em construcções, 27 em obras complementares, 2 contos em material circulante.

No anno corrente a despesa deve attingir 400 contos.

Em tres annos economicos a despesa é pois de perto de 700 contos sem prejuizo da dotação da exploração.

Uma receita minima de 300 contos por anno, que póde ser empregada como capital (o que se tem feito até hoje) ou ser em parte destinada ao serviço de operações de credito, dá margem para largos emprehendimentos, quer directamente do Estado, quer de empresas subsidiadas.

E á medida que se constroem novas linhas, os recursos do fundo especial crescem pelo affluxo do trafego ás linhas já exploradas e pelo producto dos impostos, sem falar no augmento d'estes nas linhas das companhias e do Sul e Sueste e nas economias de garantias de juro, que revertem para o fundo especial quando o orçamento estiver equilibrado.

*

Logo no fim do primeiro anno economico da sua gerencia o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro submetteu á apreciação do governo um plano, para ser executada em sete annos, o qual permittiria gastar 4.000 contos nos melhoramentos das linhas, acquisição de material e construcção de prolongamentos diversos, entre os quaes se incluia o de Mirandella a Bragança.

As negociações pendentes acerca do convenio tornavam inopportuno o recurso ao credito, embora pelas forças do fundo especial, cujas disponibilidades era facil prever com segurança. Mais facil é chegar ao mesmo resultado pelo recurso á garantia do juro, como ponderou mui bem o illustre ministro das obras publicas no relatorio da sua proposta de lei.

Desde que o fundo especial comporta esses encargos, seguramente calculados em 110 contos para as duas linhas transmontanas, levando em conta o augmento de receitas das linhas do Douro, nenhuma hesitação devia haver em os contrahir.

*

A linha de Mirandella a Bragança mede 73 kilometros, de trafego pelo menos egual ao de Foz-Tua a Mirandella, que nada recebe senão dos pontos extremos, emquanto que o prolongamento receberá o tributo de largas zonas marginaes. A sua acção de fomento sobre a agricultura e sobre a industria mineira ha de ser muitissimo poderosa, podendo-se asseverar que ao Estado nenhum encargo advirá da construcção, se se encontrarem com a despesa imposta ao fundo especial as economias realizadas em garantias de juro e em transportes e o augmento da materia collectavel.

O mesmo se póde affirmar da linha da Regoa a Cha-

ves, que serve Villa Real, Villa Pouca, Vidago e o valle de Oura.

Os primeiros 24 kilometros, da Regua a Villa Real, e ainda os seguintes até ao fundo do valle de Villa Pouca, offerecem difficuldades de construcção, que reapparecem, em menor grau, na descida para o Vidago, podendo-se todavia asseverar que a garantia offerecida é sufficiente para assegurar a uma empresa a retribuição do capital.

O affluxo do trafego á linha do Douro compensará, em parte, a garantia de juro, cujo encargo total só depois de decorridos alguns annos, findo o prazo da construcção, se fará notar.

Póde pois, entretanto, ser applicado o fundo especial ao prolongamento do Barreiro a Cacilhas, a obra mais essencial e remuneradora de quantas possam ser emprehendidas, ao de Faro a Villa Real, que mede 55 kilometros de construcção barata e rendimento certo, e á continuação da estação do Porto.

Dentro de quatro ou cinco annos não será maravilha que o rendimento annual do fundo especial tenha attingido 400 contos.

Se das quantias destinadas á construcção de estradas se destinar boa parte ás que servem as estações do Douro e da linha do Sul, grande será o accrescimo de rendimento nellas. A construcção das pontes do Pocinho e do Pinhão, que vão ser adjudicadas, terá o mesmo resultado.

Se houver, pois, perseverança na applicação do regimen iniciado, poderemos dentro de dez annos ter dado um enorme impulso á viação accelerada. O essencial é continuar a manter a administração das linhas do Estado independente de ingerencias abusivas da politica, e defender o fundo especial da cubiça de algum ministro da fazenda á cata de expedientes financeiros.

E esse resultado consegue-se mantendo na posse do Estado as suas linhas, como convém.

Ao mesmo tempo é possivel, é necessario, é justo melhorar a situação do pessoal, ao qual algumas vantagens teem já sido concedidas, mas que tem direito pelo seu arduo serviço a algo mais. Algumas providencias estão preparadas, que satisfazem, sem duvida, as suas legitimas aspirações.

*

Taes são os fructos da lei que regula hoje a administração dos caminhos de ferro do Estado. Conhece-os e aprecia-os o distincto profissional que tão honesta e intelligentemente se tem empenhado em administrar o ministerio das obras publicas. Tem elle no conselho de administração—á testa do qual se encontra um homem respeitabilissimo e dotado de notavel senso pratico e tacto administrativo — valioso e dedicado auxiliar, que de lei na mão tem gerido escrupulosamente os caminhos de ferro do Estado. Não faltam os recursos pecuniarios. Muito póde, pois, ser feito em prol do paiz, que encontrará numa rêde extensa de caminhos de ferro poderoso factor da sua prosperidade economica.

30-4-902 José Fernando de Sousa

O Convenio

O facto sensacional da quinzena foi indubitavelmente o convenio com os crédores externos. Interessa esta magna questão a governantes e governados, affecta toda a vida economica do paiz, collide com o futuro de todas as classes da nossa sociedade e póde bem dizer-se que accordou a indifferença publica, que já não vibra facilmente pela suggestão dos debates parlamentares ou de quaesquer discussões politicas.

Não fazemos aqui, mesmo em rapido escorço, a resenha das questões em que os partidos militantes ou os orgãos dissidentes derimiram, em contendas mais ou menos felizes, o pleito, e extremaram ou se embrulharam na liquidação das proprias responsabilidades.

O paiz interessa-se pouco com isso. Tanto se lhe dá que seja do partido A a culpa, como que pertença ao partido B ou ao partido C. Ficou porventura provado que o homem publico D foi imprudente, que E procedeu com convicção e F tentou proceder do melhor modo embora o não conseguisse.

A massa geral, extranha á politica e que a desadora ou repelle, está edificada sufficientemente e reconhece que ninguem trabalhou mal por querer, que todos empenharam os seus melhores esforços para se conseguir uma solução razoavel e que se negociou no proposito unico de se chegar a um resultado que não fosse incomportavel com os recursos publicos e honrasse o nome dos signatarios, contribuindo para o bem do paiz. Esta é a singela verdade.

E' egualmente certo que não podemos abstrahir da influencia e dos direitos que assistiam a uma das partes litigantes, os crédores. Poderiamos em boa razão impôr-lhes condições, obrigal-os a acceitar apenas o que nos convinha, esperar d'elles tamanho altruismo que se resignassem a não participar mais vantajosamente no desenvolvimento da nossa riqueza publica, riqueza para a qual o seu capital contribuiu efficazmente para fomentar e preparar? Não. Os interesses eram oppostos; o que a nós nos favorecia, prejudicava-os a elles. Força era, pois, transigir mutuamente. Só assim se póde negociar um convenio, um accordo de qualquer natureza.

Completamente isentos de partidarismo, affirmamos que o convenio veiu melhor do que receavamos viesse.

Exige de nós sacrificios maiores. Temos de arranjar mais ouro para pagar os nossos erros e a usura dos primeiros financeiros que nos emprestaram menos de metade do que devemos. Ficámos numa situação pouco invejavel, obrigados a uma annuidade, accrescida com mais perto de 1.000 contos, e em face d'um orçamento desequilibrado que se não fecha sem um gordo *deficit*.

Occorre perguntar como havemos de grangear para preencher o *deficit* e para solver o nosso compromisso.

E a resposta, dados os nossos vicios administrativos, a rotina dos nossos erros pertinazes, é verdadeiramente desoladora.

Mas seria preferivel continuarmos como até aqui, tidos como nação fallida, que faltou aos seus compromissos, calumniada, injuriada publicamente no estrangeiro, perseguida nas bolsas de todas as praças da Europa, sem credito, sob a oppressão d'uma desconfiança permanente, sob a influencia d'uma systematica guerra financeira? Não, mil vezes não.

Os recursos para os nossos encargos externos e para os encargos internos poderemos conseguil-os, se corrigirmos alguns dos nossos erros. Não precisamos aggravamento de impostos ou de taxas, nem precisamos de leis novas. Basta aproveitar o existente e tirar d'elle todo o partido que legitimamente comporta.

Que nos dá o monopolio dos tabacos?

E' receita que corresponda, de longe, aos formidaveis lucros auferidos por essa opulenta e gananciosa empresa, tão rica dos favores do estado e tão habil em interpretar na exegese pharisaica da sua habilidosa jurisprudencia o leonino contracto com o estado, em que recebe mais do que dá?

Não poderá, só ahi, encontrar se uma compensação?

Os nossos impostos directos não pódem tambem, logo que sejam cobrados com integridade e justiça, dar grande incremento ás receitas?

Basta que nos lembremos da contribuição predial, tão gravosa aos pequenos proprietarios, tão parca com os grandes.

Basta pensarmos na contribuição sumptuaria.

Vejam-se as estatisticas e fica-se estarrecido perante alguns numeros assaz eloquentes.

O Porto, a capital do Norte, dá uma cousa insignificante. E' raro pagar-se por ter trem, ou criados, ou cavallos.

E isto repete-se em todas as terras do reino.

Uma nação que, por atavismo de raça, ainda se desvanece em brazões e titulos de nobreza, confronta-se a lista dos titulares com a estatistica da contribuição sumptuaria: pasmamos.

Digam os escrivães de fazenda o que sabem sobre a materia e vêr-se-ha que não só o *deficit* se satura, mas ha um excedente de receitas para pagar o encargo do convenio á larga.

*

Um facto ha que desejamos frisar, que, na nossa opinião sincera, posto que sem auctoridade, faz inclinar a balança para o lado das vantagens, quando pesamos as ultimas negociações e as confrontamos com as anteriores.

E' este. A divida fica amortizavel em vez de continuar perpetua.

Cada annuidade que satisfizermos é uma diminuição no nosso debito, que no fim de 99 annos se resgata e supprime.

E tamanha é para nós esta vantagem, que chegamos a não poder confrontar bem ou a comparar devidamente esta operação com as anteriores. Achamol-as heterogeneas.

Basta attentar nesta circumstancia para que immediatamente se antolhe uma perspectiva mais sorridente para a patria portugueza, victima de judaísmos financeiros, se a lição terrivel desde 1891 a 1902 fôr bastante para que enverede definitivamente pelo caminho espinhoso, abrupto e difficil da severa administração cordata e correcta, sem avarezas estreitas que levem a preterir despesas que representam progressos productivos e multipliquem as fontes de riqueza, mas sem larguezas de vistas que affastem para longe a era da redempção e avolumem os encargos.

Compenetrem-se d'isto os governantes, compenetrem-se d'isto tambem os governados.

Uns e outros teem culpas: não se attribuam sómente aos primeiros. Não ha governo esbanjador contra a vontade da nação. Ha paizes esbanjadores.

Clama-se contra a empregomania e contra as despesas excessivas em obras ou melhoramentos: ao mesmo tempo sollicitam-se mais empregos e pedem-se mais melhoramentos.

Não nos queixemos só dos governos; queixemo-nos tambem de nós mesmos!

O. S.

Estatistica Geral

Vae com este numero, como annexo, a interessante estatistica dos caminhos de ferro do continente portuguez, elaborado pelo Ministerio das Obras Publicas, abrangendo um largo periodo de 24 annos, de 1877 a 1900.

Da comparação das verbas d'essas curiosas tabellas vê-se, logo á primeira vista, no mappa 18, que o rendimento total liquido de impostos, que em 1877 era de 2.616 contos, se elevou já em 1900 a 8.054 contos, isto é, mais que triplicou; e se olharmos o rendimento kilometrico total do trafego, que é base mais segura para apreciação dos progressos d'esta importante industria, veremos que, sendo elle, no primeiro d'aquelles annos, de 2:723$992 réis, foi, no ultimo, de 3:124$541 réis, isto é, subiu 15 por cento. E este resultado, note-se, accentuou-se nos ultimos annos, porque, tendo descido de 1892 a 1894, periodo agudo da crise que nos fere ha dez annos, a 2:255$000, começou então a sua marcha ascendente que hoje se assignala por sua subida de quasi 39 por cento.

Este augmento deve-se á subida do movimento em todos os ramos do trafego de todas as linhas, com raras excepções, mas especialmente aos titulos — passageiros e mercadorias por pequena velocidade.

Se comparamos os numero dos dois ultimos annos do seculo, vemos como este desenvolvimento foi crescente.

No movimento dos passageiros é notavel que, emquanto que, nos de 3.ª classe o numero de transportados, em 1900 foi superior em 241.000 ao de 1899, anno em que estes transportes foram difficultados pelas medidas sanitarias adoptadas no norte do paiz, elle apenas rastejou pelo do anno de 1898. Mas na 2.ª classe já o augmento se inscreve por 200.000 passageiros e na 1.ª classe por 54.000.

Isto demonstra uma melhoria nas relações das populações, uma certa prosperidade no viver do publico, que viaja nos vehiculos mais commodos e mais caros dos nossos comboios.

O augmento no transporte de mercadorias foi, de um anno para outro, de 272 mil toneladas ou uns 14 %.

A'parte os beneficios que esta progressão de transportes traz ao paiz, o thesouro, só por si, lucrou consideravelmente no producto dos impostos que em 1877 foi de 77 contos e em 1900 attingiu 439,5 contos, ou quasi 6 vezes o primeiro producto.

Das fontes d'estes augmentos não trataremos da parte que se refere ás linhas da companhia real, de que já aqui nos occupámos ao analysar o relatorio publicado no anno findo; o mesmo faremos com respeito ás outras linhas pertencentes a companhias.

Limitamos, pois, a nossa analyse á rêde do Estado, cuja estatistica se acha reunida no mappa 20, totalizando os mappas, 2, 3 e 4.

O movimento de passageiros cresceu 10 por cento, sendo a maior proporção na 1.ª classe e a menor na 3.ª.

Nas mercadorias houve subida de 45.000 toneladas.

O rendimento total elevou-se a mais 162 contos e o kilometrico teve mais 170$500.

Para estes resultados concorreu a rêde do sul em menor proporção no que se refere a passageiros, tendo a mais 26.000 emquanto que no Minho houve 86.000, e no Douro 41.000.

A pequena velocidade transportou no Sul mais 38.287 toneladas; no Minho umas escassas 3.000 e no Douro 4.000.

No augmento de productos entra o Sul com 48 contos de réis, o Minho com 49 e o Douro com 64.

O coefficiente de exploração foi nos dois annos e nos tres grupos que constituem a rêde do Estado:

	1900	1899
Sul	0,58	0,53
Minho	0,44	0,49
Douro	0,54	0,62
Média	0,54	0,56

Bragança e Villa Real

Se houvesse duvidas a respeito da conveniencia da construcção da via ferrea de Mirandella a Bragança, prolongamento da linha de via estreita de Foz Tua a Mirandella, tinha-as dissipado o bem elaborado relatorio do sr. ministro das obras publicas (1) com que justifica a sua proposta de lei approvando o contracto provisorio da concessão da construcção e exploração d'essa linha, e tinha-as eliminado a propria discussão na camara dos deputados.

Contra a praxe das nossas assembléas politicas, praxe que leva a opposição parlamentar a achar mau tudo quanto é apresentado ou subscripto pelo governo, o sr. Eduardo Villaça, com a sua auctoridade de homem publico e de engenheiro, e outros deputados levantaram-se, não para combater o projecto, mas para o louvar e applaudir.

Um unico obice poderia oppôr-se a execução do projecto — o grande estorvo do augmento da despesa pela garantia concedida, embora parcamente, ao empreiteiro concessionario. Mas esse mesmo obstaculo foi arredado pelo sr. ministro que viu onde estavam os meios proprios para fazer face a essa despesa, encontrando nas sommas do fundo especial de caminhos de ferro, creada por lei anterior, os recursos necessarios, sem preterir as despesas na continuação da rêde sul e sueste ou na transformação e augmento do material fixo e circulante das linhas do Estado.

Seguro assim de que podiamos satisfazer uma aspiração tão legitima dos povos de Traz-os-Montes, contribuindo simultaneamente para um mais rapido crescimento das receitas ferroviarias que hão de seguramente augmentar com o prolongamento da linha de Tua, não devia legitimamente proceder-se de modo diverso. Vae ser approvado o contracto nas duas camaras, tranquilizando-se as povoações alvoroçadas e receosas de que fossem protrahidos ainda durante alguns mezes os seus interesses.

E tão eloquente era a justiça da sua causa, que ella serviu por ventura de bandeira a cobrir ou proteger a causa d'outra região trasmontana.

Assim se julgou asado o ensejo de envolver na mesma lei que respeita a Bragança uma outra linha, tambem necessaria, é verdade, mas bem distincta — a da Regoa a Chaves.

Sem pretender diminuir a importancia do beneficio que deve advir da construcção d'esta ultima linha, é licito lembrar que a linha de Arganil tambem seria util, mas não teve ainda a vontade energica e a protecção efficaz de uma pessoa sufficientemente influente para se impedir que continue aquelle deploravel estado de cousas ou para fazer com que se regularize a situação anomala e excepcional em que se encontram os trabalhos e os capitaes empenhados na mallograda construcção.

E' verdade que a linha de Chaves vae ser um affluente das linhas do Estado. Não póde todavia negar-se que a sua construcção com a revogação da anterior concessão representa por ventura um sacrificio ao fundo especial, em beneficio do norte e em prejuizo do complemento das linhas do sul do paiz.

Oxalá o augmento das receitas se accentue por tal fórma que o fundo especial chegue bem para tudo isto.

Uma pequena observação faremos ainda ás bases da lei. Estabelece-se nellas que o raio minimo das curvas seja o de 100m.

Achamol-o excessivo. Quem quer baratear uma construcção deve preferir a diminuição de raio ao augmento de inclinação de declives ou rampas.

Cingem-se melhor ao terreno; dispensam os grandes movimentos de terra, as profundas trincheiras e elevados aterros. As obras d'arte ficam-lhe muito menos dispendiosas.

E o trafego não se difficulta, pois que os aperfeiçoamentos que estão todos os dias a realizar-se no material circulante democratizaram-o a tal ponto que se torna pratica hoje a exploração em linhas de traçado torturado, nas quaes ainda não ha muitos annos seria inutil suppôr sequer numa exploração economica e regular.

Além de que é tempo de se pensar no desenvolvimento que vae tendo noutros paizes o estabelecimento das linhas ferreas com tracção electrica, que cada vez mais se amolda á exploração das linhas de interesse local.

Prefeririamos por isso que se deixasse mais livre a acção do governo.

Mas isto é um ligeirissimo senão que não desmerece o bom serviço prestado pelo governo a uma provincia tão pouco afeita aos favores do Estado.

(1) Por absoluta falta de tempo, para a respectiva impressão, não damos neste numero o relatorio, que será distribuido como annexo do numero immediato.

NOTAS DE VIAGEM

XIV

Leipzig ao Hannover

Chegado á estação bavara, uma das seis de Leipzig, o viajante póde, para ir para o centro da cidade, não querendo tomar trem, utilizar-se do omnibus do hotel ou do carro electrico que segue para a esquerda e em poucos minutos o levará á praça d'Augusto, correspondente ao nosso Rocio.

A meio caminho notará que o carro pára e verá que se faz descer o *trolley* (rolador) para se continuar por tracção subterranea, visto que se entrou no centro da cidade onde a tracção por fio aereo não é permittida.

Em compensação o lisbonense ficará admirado ao ver que na praça Augusto os carros atravessam, de um a outro lado, mesmo pelos passeios, onde é necessario, andando por isso muito de vagar, e sem graças aos cuidados dos conductores, terem que se servir muito da campainha.

Os vehiculos são como os nossos, um pouco mais antigos, porque o serviço já está estabelecido ha sete annos.

Uma outra novidade que me parece boa para notar aqui é que, nos pontos de cruzamento perpendicular de duas linhas ha, pendurados nos fios superiores, de protecção, um balão quadrado apresentando tres faces vermelhas e uma branca, o qual é manobrado por um guarda voltando a face branca para uma via e interceptando por isso, pela apresentação da côr vermelha, as outras. De noite este apparelho é illuminado interiormente.

Os carros teem varios letreiros e signaes, por todos os lados, indicando o destino e o trajecto.

Leipzig é uma cidade muito importante pelo seu commercio, e especialmente pela industria da livraria, de que ella é o centro de toda a Allemanha.

Ha alli não menos de 800 lojas de livros, 170 typographias e maior numero de lithographias.

De todas as partes do imperio e mesmo de outros paizes alli são mandadas fazer as impressões, e Portugal não é um dos peiores freguezes, porque quasi todas as musicas editadas pelos nossos grandes armazens alli vão a imprimir, porque saem muito mais perfeitas e mais baratas do que impressas cá.

Carlos Baedeker, o indispensavel companheiro de todos os viajantes na Europa alli tem os seus escriptorios e officinas onde prepara os seus minuciosos guias.

Um passeio pela cidade permitte ver as principaes curiosidades em algumas horas.

Para quem andar a pé ou quizer buscar qualquer morada sem auxilio de quem o conduza ha uma indicação que me parece muito boa: Em cada esquina, sob a indicação do nome da rua estão inscriptos os numeros das portas que vão até a esquina seguinte.

Como disse no principio, ha seis estações de caminhos de ferro, sem que, comtudo, tenham grande notabilidade, apesar da extensão de algumas.

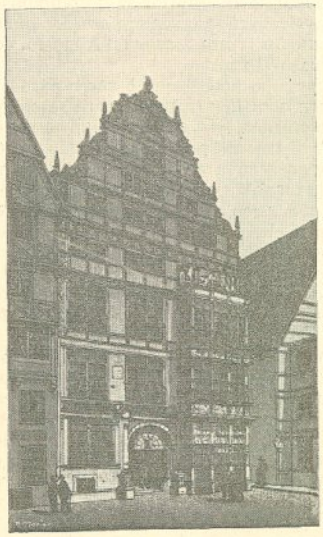
A partida para o Hannover faz-se pela estação de Magdeburgo, ao norte, e indo no comboio das 10,40 que é um rapido, chega-se a destino em 7 horas (266 kilometros) o que não é todavia uma grande celeridade.

A linha não offerece interesse notavel, sendo as cidades mais importantes que passamos Halle, Magdeburgo e Braunschweig, muito notavel pelos seus edificios da edade média, especialmente os construidos em madeira.

Com muito pesar não parei nesta curiosa cidade nem em Hildesheim, um dos attractivos para quem vae para estes lados.

Mas o tempo era pouco para a grande volta que tinha a dar e alguma coisa havia de ser sacrificada

Chegando ao Hannover, o viajante fica logo bem impressionado com a imponencia da estação e sahindo d'ella, ao ver a majestade d'aquella construcção e das demais que rodeiam a praça Ernesto Augusto.



Casa de Leibnitz

E' que o Hannover é a cidade, por excellencia, do gosto architectural. As gravuras que damos, da praça Ernesto Augusto, com a estação e o bello edificio do correio e do bello edificio Leibnitz, são testemunho da belleza das construcções de Hannover.

Esta praça é mesmo no centro da cidade e d'ella se póde ir a pé á Georgstrasse, a rua principal, onde, a poucos passos á esquerda, nos achamos na praça Aegidienthor que é o centro do movimento hannoveriano.

Ahi temos occasião de ver os tremvias que entram e saem da praça por sete vias differentes, todos movidos por accumuladores electricos.

Nem um fio atravessa os ares, nem um estorvo tira o bello aspecto artistico áquelles edificios que num seguimento continuo nos apresentam toda a variedade de estylos, todo o caracteristico da construcção gothica, romana, renascença, antiga, moderna, num conjuncto encantador que nos dá a noção de que estamos numa cidade dirigida com superior criterio e intelligencia.

Um passeio por aquellas ruas, só vendo a multiplicidade de bellos edificios, o gosto artistico, a disposição pittoresca, mesmo das pequenas construcções, é já um attractivo; mas o viajante não deve deixar de tomar o electrico que o leva pela Neimburgerstrasse ao lado da Herrenhaüser Allée até os jardins, que são um encanto.

Voltando ao serviço dos tremvias: Estes só circulam dentro da cidade por meio d'accumuladores — a municipalidade não lhes consentiu o fio aereo — e é a curta distancia do centro, 2 kilometros talvez, que principiam a servir-se do cabo aereo, para as linhas que vão para grandes distancias, como Hildesheim, 30 kilom.

A exploração por accumuladores sae cara á companhia e tem alli grandes inconvenientes, dos quaes o principal é no inverno, quando neva, os carros não arrancarem. A illuminação tambem é má.

A companhia tem empregado altas diligencias para que o municipio lhe consinta o cabo aereo dentro da cidade, mas não o conseguiu até hoje, porque isso se oppõe ao bom aspecto das ruas que a camara não quer prejudicar.

Bem haja quem assim pensa, e torna o Hannover uma das mais bellas cidades da Europa.

Lourenço Marques

Pela secretaria dos Negocios Estrangeiros foram agora distribuidos os *livros brancos* concernentes á malfadada questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, que é hoje materia liquidada, mas que nos custou bem caro e nos foi dura lição.

São seis esses livros, e nelles se conteem todos os documentos relativos á constituição do tribunal arbitral em Berne, correspondencia relativa á contestação, á réplica, e á tréplica, correspondencia relativa ás provas, sentença final e sua execução.

Os primeiros documentos teem a data de julho de 1890; os ultimos a data de dezembro de 1900.

Do livro relativo á sentença final se vê que Portugal entregou ao Marquez de Lansdowne, principal secretario de estado dos negocios estrangeiros de Inglaterra, e a Joseph Choate, embaixador dos Estados Unidos da America do Norte, em Londres, a somma de libras sterlinas 941.511,13,10 em cumprimento final da sentença do tribunal arbitral de Berne.

Do exame doloroso de todos esses documentos resaltam, todavia, um bom ensinamento, e uma consoladora satisfacção patriotica, qual é a de ser possivel acompanhar, passo a passo, os altos serviços que em toda essa questão diligenciou prestar ao seu paiz o fallecido conselheiro Nogueira Soares.

E tambem nos inspira essa leitura o reconhecimento da integridade com que os arbitros suissos deram exemplo ao mundo dos seus sentimentos de justiça.

A Repinhalização

A doenças novas, nomes novos — dizia o nosso collega O. S. em um precedente artigo publicado, ha um semestre, nesta mesma *Gazeta*, sob o suggestivo neologismo — despinhalização.

Que elle nos perdôe agora, se, aproveitando-lhe a *deixa*, fazemos para remedio novo, um nome novo tambem.

Demonstrou esse artigo as calamidades eminentes sobre este malaventurado paiz, com as razzias progressivas que nos levam, costa fóra, o destroço das nossas florestas. Provou conseguintemente, os graves desequilibrios que para a nossa vida economica, agricola, hygienica, domestica, seriam a consequencia fatal do indifferentismo morbido com que assistimos a mais este bota fóra do pouco que nos resta por cá.

Não é nosso proposito hoje paraphrasearmos ou reeditarmos aquelle artigo, que, sobre o assumpto deixou dito e previsto quanto se podia dizer e prever. O nosso fim é envestigarmos se algum travão potente poderá, em quanto é tempo, estacar a especulação desapiedada de alguns, sobre os interesses complexos de todos. Nem menos, nem mais.

Desgraçadamente, estamos vivendo em um paiz onde, genericamente falando, o affecto pela arvore é excrescencia pathologica que se amolda ao temperamento de poucos, graças, talvez, ao predominio do affecto felino. Lisboa, ainda hoje, porventura, a mais desarborizada das capitaes da Europa, é prova á mão do asserto. Lá fóra, por pouco que viajassemos, em Paris, por exemplo, Mécca obrigatoria, vemos as arvores novinhas enfaixadas como se enfaixam as creanças; assim se lhes favorece o desenvolvimento e a correcta prependicularidade do tronco, e assim se formam as alamedas, rectas e regulares, recreio da vista, laboratorios de oxigenio. Aqui, todavia, os nossos parcos jardins e squares, desde a disposição do arvoredo até a intelligencia das podagens, quanto, infelizmente, deixam a desejar!...

Ora veja o leitor: A «Société française des amis des arbres», uma aggremiação de iniciativa particular, que tão valiosos e consequentes serviços tem prestado ao seu paiz, distribuiu, gratuitamente, no anno findo, por diversos departamentos dos mais necessitados, duzentos kilogrammas de penisco, e effectuou, ha pouco ainda, nova e copiosa distribuição da mesma semente pelas sociedades escolares florestaes (quando as teremos cá?) hoje existentes em França.

Seja dito de passagem, que esta sociedade não se limita ao desenvolvimento do arvoredo silvestre; pois que tambem se dedica ás arvores de ornamentação e pomares, combatendo, de tal fórma, a importação avultada de fructas de toda a especie que o povo francez se vê obrigado, desde tempos, a fazer de differentes paizes, muito principalmente dos Estados Unidos da America do Norte, onde o cultivo das arvores de fructo attingiu a maxima perfeição conhecida.

Ora uma acção assim, collectiva e particular de patrocinio ás arvores, tarde vingará em um paiz como o nosso, onde o progresso estacou na protecção mais ou menos aperfeiçoada das bestas. Exigir, por outro lado, que o estado se imponha semelhante canceira, fôra, pelos tempos que vão correndo, prégar no deserto. Um alvitre, no emtanto, vamos arriscar, cuja execução se nos afigura simples e de poucos preparativos.

— Ora as empresas ferroviarias do paiz, tanto exploradas pelo estado como por particulares, elevando, segundo a excellente ideia do nosso collega O. S. no seu citado artigo, as tarifas para o transporte dos tóros de pinheiro, consagrarem, sob patrocinio official, a importancia d'esse accrescimo de receita á acquisição e distribuição gratuita de boa semente de pinheiro, não só nacional como ainda de Alepo. Esta distribuição conviria ser feita nas mais apropriadas estações de caminho de ferro, sobre tudo nas mais proximas do litoral,

Mas, dir-nos-hão, um augmento de tarifas como o que convém, póde ferir de morte este genero de exportação e lá se vae pois a receita necessaria para a acquisição e distribuição de sementes. Em primeiro logar, não é um simples accrescimo de tarifas que acabará, assim de repente, com um negocio de margem ampla, que os proprios interessados modestamente capitulam hoje — de bastante remunerador; e de facto o é, pois lá estão as estatisticas das alfandegas a patentear o extraordinario incremento annual d'esta exportação. Em segundo logar, se a previsão colhesse e já não valesse a pena exportar pinheiros, quem ganhava com isso era com certeza o paiz...

Note-se ainda que, pelo nosso processo, o attentado (se assim lhe quizerem chamar) á propriedade individual, com o entrave posto ao arrasamento das mattas, ficava cohonestado e assumia até uma feição de moralidade, pois era a sangria sobre a ganancia egoista applicada, como coefficiente correctivo ao proprio abuso, á fertilização das nossas charnecas e dos nossos areaes.

Temos dito que basta por agora; e ao pormos ponto nestes arrazoados, não nos fica nem a pretensão nem a esperança de sermos escutados por eminencias que, de direito e auctoridade possam pôr cobro a uma calamidade cujos resultados funestisimos se prevêem nitidos e proximos. O nosso fim é congregar vontades em torno de um objectivo inquestionavelmente justo, nada mais. Contribua cada qual como saiba e possa. E clamando assim unidos, que a união faz cunha, attaquemos de rijo o mal, satisfeitos de nossa consciencia, amigos do nosso paiz.

L. R.

O centenario da locomotiva

Sem caracter de ruidosa solemnidade celebrou-se em Inglaterra o centenario de uma das invenções que mais influiram no desenvolvimento da industria moderna.

Numerosos engenheiros, directores de minas e notabilidades em assumptos ferroviarios, assistiram á celebração do centenario da locomotiva, organizado pela municipalidade de Camborne.

Trevithick é considerado o verdadeiro inventor da locomotiva, pois foi elle o primeiro que concebeu a idéa genial de fazer andar o seu vehiculo sobre carris de ferro, executando as suas experiencias no caminho de Camborne-Thidy.

A sua machina começou por arrancar uma carga de 10 toneladas e 70 passageiros. Ao cabo de alguns kilometros, o motor soffreu avaria, mas apesar d'isso pôde a locomotiva chegar ao termo da sua primeira viagem, que comprehendia um trajecto de 20 kilometros aproximadamente.

Com justo orgulho os habitantes de Camborne festejaram o memoravel centenario.

As Companhias francezas

Está publicada a estatistica annual das emissões e reembolsos realizados pelas 6 grandes companhias dos caminhos de ferro francezes, referida a 1901.

Segundo essa estatistica foram vendidas 656.087 obri-

gações de 3 % e 2 ½ %, representando um capital de 291.567.245 francos. Só em 1886 e em 1900 se tinha chegado a tão altos numeros.

Em 1900, as companhias francezas tinham vendido 349 milhões d'obrigações, mas a explicação d'este facto estava na necessidade em que ellas se encontravam de procurar capitaes consideraveis para a execução dos trabalhos extraordinarios a que eram obrigadas pelo movimento da Exposição Universal; e se em 1886 a totalidade das obrigações vendidas attingiu 296 milhões, isso se explica pela febre que houve na execução do programma de 1883.

A collocação de todos aquelles titulos, quer na bolsa, quer nos guichés das companhias, fêz-se sem ruido, sem publicidade, o que claramente demonstra o grande credito d'essas companhias, independentes da administração do Estado.

Valle do Vouga

Varias folhas diarias teem dito que foi assignado em Paris o contracto para a constituição da companhia para a construcção e exploração d'esta linha.

Andaram precipitadas; o contracto, cujas bases estão assentes mas sem fórma definitiva, só poderá realizar-se depois dos engenheiros, que, encarregados pelo grupo financeiro, teem que examinar as linhas de Vizeu a Espinho e Aveiro, terem dado o seu parecer, favoravel como é de esperar.

Antes d'isso nada mais ha, nem pode haver, do que as negociações que foram ha pouco realizadas em Paris por um intelligente engenheiro portuguez interessado na construcção, ficando assentes as bases a que acima nos referimos e a vinda a Portugal dos engenheiros, a qual se espera para breve.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1902.

Não nos prendemos aqui em considerações ácerca do convenio com os crédores externos. A magnitude d'essa operação reclama um artigo especial que este numero insere. Feriremos como nos cumpre, e apenas de passagem, a impressão da bolsa sobre o assumpto.

Todos os que vivem no meio e do meio financeiro e mercantil, todos os que teem os seus capitaes mais ou menos dependentes do credito do paiz, ha muito que almejam pelo restabelecimento d'esse credito debaixo de fórmas mais estaveis e consentaneas com os recursos geraes da nação. Era indispensavel e urgente o regularizar-se, pela melhor fórma, e uma vez por todas, uma questão tensa, que, influindo directamente sobre o valor dos nossos fundos nos mercados estrangeiros, affectava, por isso mesmo, esse valor nas nossas casas. Fez-se a regularização com immenso trabalho e nas melhores condições que se poderam obter. D'isso não resta duvida alguma. Assim, póde assegurar-se que nas suas bases e lineamentos geraes, o convenio submettido á approvação das côrtes foi acolhido sem desagrado pelo mundo dos negocios, não obstante termos ouvido a alguns dos mais prudentes e precavidos onde o governo, cujos orçamentos saldam com *deficit*, irá buscar os recursos para o pagamento do novo carrêgo que vamos assumir.

A resposta a bem dizer não é facil dado que continuem, como é de crer, os velhos processos de administração e contabilidade que ha meio seculo nos regem.

*

Temos deixado em descanço a velha questão do Banco Emissor, porque ella, depois do accordão da Relação, descança tambem.

Este accordão invalidava, como se sabe, as resoluções da assembléa de 3 de janeiro findo, reunião onde foi apresentado o protesto do accionista dessidente.

Ora, objectam uns que, tendo o accordão ferido de nullidade apenas os trabalhos de 3 de janeiro, os das posteriores reuniões são validos e validas as deliberações tomadas. Contraveem outros que as reuniões posteriores a 3 de janeiro são, nem mais nem menos, a continuação dos debates d'aquella data, por isso que a assembléa, ficando constituida em sessão permanente, tivera tantas reuniões quantas as precisas para o proseguimento dos trabalhos. A sessão era pois uma só, dividida por differentes noites.

O positivo é que este incidente, todo casuistico, tem esperdiçado ingloriamente um tempo precioso. E dizemos esperdiçado, pois estamos convencidos, e comnosco muito boa gente mais atilada que nós, que o projecto de accordo com o banco ha de vingar tal qual está, salvo qualquer alteração emergente e secundaria, em materia interna e regulamentar. Para o que, o futuro o dirá...

*

Foi distribuido o relatorio da Companhia das Aguas de Lisboa relativo ao anno findo. A assembléa geral para discussão d'este documento, do parecer do conselho fiscal, e eleição dos corpos gerentes, está convocada para hoje, 30 do corrente.

A direcção propõe que a verba de 220,7 contos, saldos dos annos de 1900 e 1901 seja distribuida por esta fórma:

Para fundos de recibos incobraveis.....	contos	4,0
Para fundo de reserva.....	»	20,0
Para dividendo, á rasão de 2.500 por acção livres de imposto de rendimento	»	116,5
Para contribuição industrial.....	»	16,0
Para conta de ganhos e perdas.....	»	61,7

Do relatorio respigamos mais os dados seguintes:

— Venda de agua em 1901, 543,4 contos, mais 15,8 contos que no anno anterior. — O numero de consumidores em 1901 foi de 46 11[illegible], mais 957 que no anno anterior.

— O consumo particular foi de 2.098 571 metros cubicos; sendo de consumidores ordinarios 886.584 metros; de avençados 1.211.987 metros; da Companhia 144 595 metros; consumo publico 1 491.987 metros; e consumo municipal 5.132 179.

— Foram amortizadas em 1901 170 obrigações ficando existindo 83.260 que representam 7.493.400$000 réis.

Falta nos espaço para mais apontamentos. Diremos todavia que a leitura do relatorio patenteia o que já no anno preterito frizáramos: o progressivo desafogo da Companhia desde que a sentença arbitral de 14 de julho de 1900 regularizou a sua conta com o governo.

*

Vamos á resenha bolsista da quinzena.

Valores do estado.—As inscripções tiveram, d'esta vez, um mercado fluctuante e incerto. Abrindo em 16 a 39,65 assentamento e 39,70 coupon, caíram em 24 a 38,50, voltando em 28 para 39,00 assentamento e 39,10 coupon. Os restantes titulos do estado resentiram-se d'estas alternativas, sobretudo as obrigações de 1888 4 ½ % que baixaram para 55$700 assentamento e 55$000 coupon.

Acções de bancos e companhias.—Banco de Portugal com algumas operações á cotação firme de 149$000—Banco Commercial e Lisboa & Açores, continuam com pretendentes mas as offertas foram em absoluto nullas; as cotações ficaram a 138$000 para o primeiro e 127$000 para o segundo. Em Banco Ultramarino movimento insignificante, ficando este papel a 117$700.

Em acções dos Tabacos alguma coisa se fez, aos limites de 144$000 e 145$000, ficando a 144$400. Outro tanto sobre Phosphoros que se cotam a 74$500. Em Moagens, paralização, cotando-se a 43$000.

Obrigações do Credito Predial — Poucas operações realizadas. As prediaes ficam para 6 % a 95$000; para 5 % a 93$000 e para 4 ½ % a 91$000 reis.

Obrigações da Companhia Real — Mais procura para as do 2.º grau, que se fizeram entre 24$250 e 24$300. As do 1.º grau ficam a 80$200.

Empresas Africanas — Operações na generalidade a prazo, com fito baixista, tanto para as acções da Companhia de Moçambique como para as da Zambezia. Cotaram-se as primeiras entre 11$150 e 11$400 e as segundas entre 4$550 e 4$600.

As obrigações «Atravez d'Africa» essas tiveram soffrivel movimento, fazendo-se operações entre 86$200 e 87$000 réis.

Em outros papeis, nada digno de registo especial. L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	41 ¼	41	Desconto no Banco de Portugal.....	5 ½
» cheque. .	40 ¾	40 5/8		
Paris 90 d/v.....	694	696	No mercado.....	6 %
» cheque.	699	703	Agio Buenos Ayres	—
Berlim 90 d/v.....	280	282		
» cheque....	287	288	Cambio do Brazil.	12
Francfort 90 d/v ..	280 ½	282 ½	Premio da libra...	1$320 e 1$350
» cheque..	287 ½	288 ½		
Madrid cheque ...	845	865		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL 16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa: Inscripções de assent.	39,65	39,55	39,40	–	39	38,20	38,25	38,50	39	39,15	39,09	38,75	38,50	–
» coupon	39,70	39,55	39,40	39,25	39	38,35	38	38,65	99	39,10	39	38,90	38,35	–
Obrig. 4 % 1888	–	–	–	21.850	21.750	21.700	–	21.700	21.700	–	–	21.600	–	–
» 4 % 1890 assent.	–	–	–	–	–	–	48.000	48.000	–	–	–	–	–	–
» 4 % 1890 coupon	–	–	–	–	–	48.500	–	48.000	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % assent.	–	–	57 800	–	56.400	–	–	54.900	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % coup. int.	–	57.000	56.800	56.500	55 800	–	–	55 000	54 500	55.000	55.700	55.600	–	–
» 4 1/2 % externo	–	–	–	–	–	50.000	–	50.000	–	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	118.000	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Acções B. de Portugal	149.000	149.000	149.000	–	149.000	149.000	149.000	149 000	149.000	149.000	149.000	–	148.800	–
» » Commercial	–	–	–	–	–	–	–	138.000	–	–	–	138 000	–	–
» » N. Ultramarino	119.000	–	–	118.800	118.200	–	117 500	117.000	117.700	–	–	–	–	–
» » Lisboa & Açores	–	–	–	–	–	–	127.000	126 600	127.000	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	145.000	145 000	145.000	145 000	144.900	–	144 500	144.000	144 000	143 200	144.000	144.100	144 100	–
» Comp.ª Phosphoros.	75.500	75 000	–	74.900	–	74.100	74.000	74.000	74.100	74 500	74 500	74.500	74 800	–
» » Real	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17.500	17.500	–
Obrig. prediaes 6 %	–	–	–	–	95.000	–	–	–	–	–	95.000	95.000	94.800	–
» » 5 %	–	93.000	93.000	93.000	–	–	–	–	93 000	–	–	92.700	92 900	–
» Comp.ª Phosphoros.	–	92.400	92.400	92.500	92.500	–	–	92 700	–	–	–	–	–	–
» C.ª Real 3 % 1.º grau	–	–	–	81 000	–	–	–	81.000	80.200	–	–	–	–	–
» » » 3 % 2.º grau	–	–	–	24.300	–	24 300	24 300	24.300	24 300	24.250	24.250	–	24 300	–
» C.ª Nacional	58 500	–	–	59.500	–	59 500	–	59.500	–	–	–	–	–	–
» Atravez Africa	–	87.000	86.200	86.000	86 000	86.000	86.500	86.700	87 000	–	–	86.500	87.000	–
Paris: 3 % portuguez	29	29	29	28,95	28,95	28,95	28,95	28,80	28,75	28,80	28,77	28,82	–	–
Acções Comp.ª Real	–	–	74	–	–	73	73	71	74	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	31,25	31,50	–	–	–	31	–	–	–	30	–	–	–	–
» Norte de Hespanha	188,50	189	190	191	188,50	187	185	189	190	–	–	–	–	–
» Madrid Zaragoza	278	279	282	280	273	276	273,50	279	282	–	–	–	–	–
» Andaluzes	–	211	212,50	216	203	213	206	211	212,50	–	–	–	–	–
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau.	–	–	–	350	350	350	349,75	349.50	350	348,50	348	–	–	–
» » » 2.º grau.	106	106,50	106,50	106,50	107	108	105	106,50	106,50	105	105	–	–	–
» C.ª Beira Alta	77,25	77,50	77	77	76	78	77	77,50	77	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	91,75	91	–	90,75	92	90,50	90,50	91	–	–	89	–	–	–
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	305	306,50	305,50	306	304,50	304	304	306,50	305,50	–	–	–	–	–
Londres: 3 % portuguez	28,62	28,56	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,37	28,37	28,50	28,50	–	–
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	–	–
Amsterdam: Atravez Africa	78,19	78,19	78,12	74,50	74,50	75	75	75	74,12	74,88	74,88	74,12	–	–
Bruxellas: Atravez Africa	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	75,75	–	–

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração de	a		1902 Kil.	1902 Totaes	1902 Kilom.	1901 Kil.	1901 Totaes	1901 Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1902	Totaes desde 1 de janeiro 1901	Differença a favor de 1902	Differença a favor de 1901
					Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL — Antiga rêde e nova não garantida	2	8	Ab.	693	72.372.000	104.432	693	69.722.215	100.609	976.685.000	974 809 955	1.876.045	–
	9	15	»	»	75 055.000	108.304	»	69.722.215	100.609	1 051.740.000	1.044.532.170	7 207.830	–
	16	22	»	»	75.261.000	108.601	»	69.722 215	100.609	1.127 001.000	1 114.254 385	12 746.615	–
Nova rêde garantida	2	8	»	380	10.546.000	27.752	380	10 788 785	28.391	139 634.000	137 903 045	1.730 955	–
	9	15	»	»	11 435 000	30.092	»	10.788.785	28.391	151.069.000	148.691.830	2.377.170	–
	16	22	»	»	11.603.000	30 534	»	10.788.785	28.391	162.672 000	159.480 615	3.191.385	–
	5	11	M.º	494	20.444 760	41.386	488	19.176 645	39 296	214.584 040	180.523 301	34.060.739	–
Sul e Sueste	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Minho e Douro	5	11	M.º	353	21.178.314	59 995	353	23.215 371	65.765	216.859.844	218.081.564	–	1.221.720
	12	18	»	»	26.526.011	75.144	»	20.002.427	56.664	243.385.855	238 083 991	5 301.864	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	19	25	M.º	253	6.262.786	24.754	253	4 888.195	19 320	72 971.427	70.679.913	2.291 514	–
Beira Alta	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nacional—Mirandella e Vizeu	–	–	–	105	–	–	105	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Guimarães	12	18	Ab.	34	1.746.025	51 353	34	1.252.725	36.844	14.976.360	14.397.788	578.572	–
	19	25	»	»	1 639.670	48 225	»	1.474 537	43.368	16.616.030	15.872.325	743 705	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Norte de Hespanha	1	7	Ab.	3656 Ps.	1.991.270 Ps.	544	3656 Ps.	1.769.272 Ps.	483 Ps.	25.485.536 Ps.	24.875.190 Ps.	610.346 Ps.	–
	8	14	»	»	2 096.325	573	»	1.870.911	511	27 581.862	26.746.102	835.760	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid — Zaragoza — Alicante	2	8	Ab.	3650	1.932 312	529	3650	1.585 232	434	24.683.405	23 187.232	1.496.173	–
	9	15	»	»	1.870.115	512	»	1.747.743	478	26.553 521	24 934.975	1.618.546	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Andaluzes	26	1	Ab.	1067	480 636	451	1067	401.605	376	5.131 655	4.674.650	457.005	–
	2	8	»	»	419.446	393	»	338 508	317	5.551.102	5.013.158	537.944	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid — Caceres	2	8	Ab.	429	67.706	157	429	71.652	167	961.837	933.654	28.183	–
	9	15	»	»	78 893	183	»	76.382	178	1.040.730	1.010.037	30.693	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zafra a Huelva	2	8	Ab.	180	40 239	223	180	21.598	119	516.147	420.672	95.475	–
	9	15	»	»	42.731	237	»	22.321	124	558.878	442.992	115.836	–
	16	22	»	»	42.526	236	»	31.450	174	601.404	590.329	11.075	–

VIA FERREA SUSPENSA

As necessidades crescentes da viação accelerada nas cidades tem levado á construcção de diversas linhas ferreas de varios systemas.

As vias subterraneas estão mais em voga, mas são caras bastante. As linhas ordinarias, faceis de construir, exigem expropriações muito dispendiosas e embaraçam o transito nas localidades muito populosas.

Vieram por isso as linhas chamadas aereas, os monocarris ou linhas suspensas.

Nos Estados Unidos vão-se desenvolvendo; em Liverpool funcciona uma e acaba de construir-se uma outra de Barmen a Vohwinckel por Elberfeld na Allemanha.

Tratava-se de ligar estas cidades e a de Lomboin no valle do Wuper affluente do Rheno que já são servidas por dois caminhos de ferro, um em cada margem, mas que não bastam ao seu trafego, apezar do auxilio das linhas de tremvias.

Um *elevated* á maneira dos dos Estados Unidos não podia construir-se por causa do accidentado do terreno e das construcções existentes. Tambem não se aconselhava a via subterranea.

Chegou-se a pensar num tubo debaixo da agua do rio Resolveu-se porém aproveitar as experiencias de Langen em Colonia com monocarris suspensos.

Consiste este processo na construcção d'uma viga contínua, levantada, para dar apoio aos vehiculos e sustentada em supportes espaçados, implantados nas margens.

Langen, modificando a ideia do engenheiro inglez Behr como este modificára a seu turno a do engenheiro Lastigue, francez, tornou pratico e realizavel este interessante systema.

A base d'este systema consiste, na phrase do auctor, quando descreveu o seu invento para a obtenção da patente, no seguinte:

«Um caminho de ferro aereo, com carruagens de passageiros, suspensas livremente tendo por fim, por uma disposição conveniente dos supportes e dos vehiculos, tornar aptas para passar facil, segura e tranquillamente nas curvas dos mais pequenos raios, sem tendencia apparente para prejudicar os supportes no serviço ordinario, as carruagens compridas para passageiros.»

A concessão d'esta linha foi feita em outubro de 1896 á «Companhia por acções das construcções electricas» que confiou a execução da via á «Companhia de construcções reunidas de Augsburgo» e a das carruagens á «Companhia de construcções de machinas de Noremberg», reservando-se o material electrico,

O primeiro troço de 7,5 kim. entre Elberfeld, o jardim Zoologico e Vohwinkel, foi entregue á exploração em março de 1901.

A via tem 13,3 kim. a partir da estação de Barmen-Rittershausen e segue o curso do rio até a estrada de Sonnborn, que toma depois até Wohwinkel.

As curvas teem geralmente raios superiores a 90^m mas chegam a ter, em dois pontos, raios apenas com 75^m.

O percurso faz-se suavemente, sem estremeções, mesmo nas curvas.

As estações estão a 700^m uma das outras, e a velocidade não ultrapassa 30 kim. por hora nas curvas, que é o limite imposto pelo governo.

A aresta inferior das carruagens fica acima $4^m,50$ do nivel das ruas para que não se embarace o transito. Por isso a cota minima dos carris é de 8^m visto ser $3^m,5$ a distancia d'estes á aresta inferior da estrada.

Nalguns pontos porém, a altura é superior.

Passa da cota $132^m,180$ na origem á de $179^m,97$.

Tem 20 estações, paragens ou apeadeiros.

A linha é dupla, formada por vigas de aço sustentada por columnas ou pilares dobrados, á distancia de 21 a 33^m uns dos outros.

Estes supportes umas vezes teem a fórma de cavaletes bem triangulares e com os pés bem inclinados e travados, outras a fórma de V invertido, outras ainda a de arcadas ou porticos. São 550 e quasi todos differentes uns dos outros.

A viga é de rotula, ligeira e simples do systema Rieppel.

O carril fica no banzo inferior.

As duas vigas são ligadas por cruzes de Santo André e carlingas, estando a distancia de cerca de 6^m entre si.

Nas paragens ha coberturas e escadas muito engenhosas.

São extremamente interessantes os desvios, as agulhas, os elevadores e varias disposições particulares para o funccionamento d'esta originalissima linha ferrea.

As carruagens vão dependuradas do tejadilho por dois roladores de duas rodas que deslisam sobre o carril á maneira de gancho ou escapula de cabide de guarda-fato. Estes dois roladores ficam a 8^m de distancia um do outro.

Podem balouçar 15° para cada lado, mas tão suavemente que não causa incommodos aos passageiros este movimento.

Comportam 50 passageiros. O motor é electrico e actua nas rodas do rolador. São illuminados electricamente tambem.

Tem um freio de ar comprimido além do freio de mão.

Estão prevenidas as cousas para se garantir os passageiros contra a quebra d'um rodete ou contra a quebra d'uma mola, etc.

Na exploração adopta-se o *bloc-system*.

Por esta simples noticia se vê como é curiosa esta linha, que certamente está destinada a constituir um exemplo a seguir em muita cidade de grande movimento commercial.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Revista Commercial — Estão publicados os dois primeiros numeros d'este periodico independente, dedicado ao commercio, á industria, á agricultura e a todos os assumptos que directa ou indirectamente se relacionam com estes tres grandes ramos de actividade social.

E' uma publicação de primeira ordem, não só em Portugal, mas em qualquer paiz. Não é possivel realizar melhor uma obra d'esta indole,

E' director-proprietario da *Revista Commercial* o sr. Jos: M. M. Ribeiro, e tanto na sua parte doutrinaria, como na sua larga secção de informações, conta este periodico com elementos de muito valor.

Não se trata d'um jornal politico, bem longe d'isso. «Não vamos entrar em debates partidarios — diz o programma — nem em contendas de questões que, de politicas, no pleno significado do termo, só teem o nome. Muito mais elevado e muito mais util é o nosso objectivo, porque muito diverso é o fim a que nos propomos».

O commercio portuguez sentia uma absoluta falta de informações commerciaes exactas, rigorosas, periodicamente publicadas e facilmente accessiveis á observação d'aquelles a quem taes esclarecimentos particularmente interessam.

Teem todos os paizes commerciaes, no meio d'esta grande lucta economica, tão caracteristica dos nossos tempos, publicações especiaes para informação do commercio, revistas que, sem deixarem de ter em parte uma feição especulativa em artigos doutrinarios, se consagram tambem á parte de informação, ao registo semanal, quinzenal ou mensal do movimento economico interno e externo, da situação dos mercados, das finanças dos differentes estados, do movimento dos portos, da permuta de productos, emfim de tudo quanto possa ser auxiliar e instrumento para as classes commerciaes e industriaes.

A isto vem, e neste utilissimo proposito se apresenta a *Revista Commercial*, trabalhando a valer para que as informações ministradas áquelles a quem se propõe servir sejam tão exactas, rigorosas e interessantes quanto possivel.

Homens de saber e estudo profundo auxiliam a nova *Revista*, escrevendo com inteira liberdade, sem preoccupações de qualquer facção, pois que vivem alheios a todo esse agitar febril da politica, que emerge do interesse individual e pelo interesse individual se dissolve e corrompe.

A *Revista Commercial* vem proporcionar ao commercio do paiz, á semelhança do que se pratica no estrangeiro, um vehiculo seguro e certo de vulgarização dos productos nacionaes, porquanto é largamente distribuida entre as principaes Camaras de Commercio da Europa e America, notaveis casas importadoras das mais importantes praças do mundo, consulados e legações, o que tudo lhe assegura ampla leitura.

Desejar a uma publicação d'esta ordem todas as prosperidades e uma larga vida é desejar para o paiz, que póde honrar-se com ella, um excellente beneficio.

LINHAS PORTUGUEZAS

Quelimane-Ruo. — Uma correspondencia de Quelimane refere-se á construcção do caminho de ferro do Ruo, e confirma a noticia de ter o sr. Paiva de Andrada feito entrega do respectivo projecto de contracto á Companhia da Zambezia.

Quelimane ganharia muito se pelo seu porto se fizesse o commercio das grandes regiões do interior, especialmente da região dos Lagos, commercio que até hoje não tem sido feito por esse rio, pois que o Zambeze e o Chire desviaram a corrente do trafego em seu proveito, o que não admira, sabendo-se que a barra de Quelimane é do mais difficil accesso.

Se fôr construido o caminho de ferro projectado, é evidente que o commercio preferirá esta via á maritima, por ser mais rapida, segura e economica.

Depois, quando o governo inglez ligar por outro caminho de ferro o Ruo ao Nyassa, as mercadorias poderão vir directamente do lago Nyassa até o litoral e nenhum commerciante poderá preferir a esta qualquer outra via.

Pias a Moura. — Vão muito adeantados os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, esperando-se que a inauguração se faça no proximo mez de setembro.

Foi adjudicada já a empreitada de um desvio a realizar da estrada de Moura ao Sobral, afim de facilitar o accesso da villa para a estação.

Cintra á Praia das Maçãs.—Reuniu hontem a assembléa geral d'esta companhia, sendo approvados o relatorio e contas da gerencia de 1901, bem como o parecer do conselho fiscal.

Foram eleitos administradores effectivos os srs. Custodio Miguel Borja, Carlos Roma du Bocage, Guilherme Henriques de Sousa, e Collares Pereira; e substitutos os srs. engenheiro Pinheiro Borges e Chaves Maziotti.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Uma commissão delegada dos habitantes de Sepulveda dirigiu-se a Madrid, onde procurou o Ministro das Obras Publicas, pedindo a maxima brevidade na construcção do caminho de ferro de Segovia a Burgos, e sem modificação no primitivo traçado.

*

Espera-se que estejam terminados antes de tres annos os trabalhos do caminho de ferro de Villena a Alcoy, Yecla e Alcudia de Crespins.

*

Brevemente será aberta ao publico a nova linha ferrea de Astillero a Ontaneda, que muito vae facilitar as communicações de Santander e toda a costa Cantábrica, com as comarcas da Zona central da provincia, onde existem os importantes estabelecimentos balneares de Puente Viesgo, Alceda e Ontaneda, e devendo fomentar muito o transporte dos productos agricolas e mineiros, que tanto alli abundam, e que assim poderão chegar facilmente ao porto de Santander.

*

A companhia dos caminhos de ferro do Norte vae estabelecer uma tarifa para transporte de passageiros a preços reduzidos com bilhetes kilometricos para o percurso de 3 500 a 12.500 kilometros nas linhas da sua rêde.

*

Vae ser concedido um novo prazo de quatro annos e 57.000 pesetas de subsidio por kilometro, para a conclusão do caminho de ferro de Puebla de Hijar a Tortosa, entre Alcañis e Tortosa.

*

Devem começar em poucos dias as obras que faltavam na estação do Principe Pio, do caminho de ferro do Norte, em Madrid

*

Em Villacarrillo realizou-se uma reunião de proprietarios e negociantes a fim de resolverem pedir ao governo que o caminho de ferro de Chinchilla a Jaen seja um dos primeiros caminhos de ferro secundarios a construir. Este caminho de ferro passará por Ubeda, Sierra Segura e immediações de Condado e de Sierra de Cazorla, regiões mui ricas de cereaes, azeites e madeiras, e que não pódem dar saída aos seus productos por falta de vias de communicação.

*

A companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante, e dos caminhos de ferro do Norte, mandou proceder a estudos para a construcção de uma estação monumental em Barcelona, destinada a concentrar ahi todo o serviço de passageiros das linhas que convergem naquella capital.

França

As companhias francezas de caminhos de ferro resolveram unificar as côres dos bilhetes de passageiros. Agora, em todas as rêdes, essas côres são as seguintes: 1.ª classe, amarello; 2.ª classe, verde; 3.ª classe, pardo.

Os bilhetes de ida e volta conservam as mesmas côres dos bilhetes ordinarios, mas para que bem se distinga o coupon da volta e se evitem as confusões que são frequentes, este coupon será cortado por um grosso risco transversal vermelho.

*

Vae ser construida uma nova linha ferrea de Don a Fromelles, numa extensão de 18 kilometros; e uma outra de Hondschoote a Bray-Dunes, numa extensão de 15 kilometros, ambas no departamento do Norte.

Italia

Em virtude de um contracto entre o governo italiano e a companhia dos caminhos de ferro do Mediterraneo, foi esta encarre-

gada de construir as linhas de acceso ao tunnel de Simplão, pela quantia de 45.775.000 liras.

São duas as linhas a construir: uma de Arona a Domodossola, por Feriolo, de 56 kilometros; outra de Santhia e Borgomanero a Arona, de 65 kilometros—ambas de dupla via. A construcção deverá estar concluida em 1904.

Russia

Em seguida á publicação do tratado anglo-japonez, os trabalhos para o desenvolvimento do caminho de ferro transsiberiano attingiram um alto grau de actividade. Numa grande parte da linha a administracão tem recusado o transporte de passageiros e de mercadorias, afim de mais activar esses trabalhos, que são formidaveis.

Dentro de um mez, as communicações entre Irkutsk e Vladivostok serão muito mais rapidas.

Grecia

A Grecia emittiu agora, simultaneamente em Athenas, em Londres e em Francfort, um emprestimo de 880.000 libras para a realização de um caminho de ferro do Pireu a Demirly, na extensão de 348 kilometros.

Esta operação financeira é feita sob a fiscalização directa do *Comité* internacional, o qual devidamente auctorizado pelas seis potencias, vigiará a applicação das sommas recebidas do emprestimo, o que não é novidade para a administração grega.

Os titulos d'este emprestimo representam uma divida directa do Estado hellenico.

Noruega

Está assignado o contracto para a construcção de um caminhá de ferro de Narwick á fronteira da Suecia. A nova linha devero achar se concluida no dia 1 de janeiro de 1903, ao mesmo tempe que a construcção de uma outra linha ligando com o caminho d ferro sueco do Norte. E como d'aqui até lá deverá estar tambem concluida a construcção do caminho de ferro de Uleaborg a Torneo, poder-se-ha fazer todo o trajecto em comboio da Finlandia á Noruega e Suecia.

Brazil

A companhia dos caminhos de ferro de São Paulo e Rio Grande concessionaria de uma rêde de 1.863 kilometros ligando os caminhos de ferro do Sul com os da Companhia Sorocabana e Ituana, construiu e abriu já á exploração um primeiro troço de 229 kilometros, que vae desde Ponta Grossa até o Itararé, ao norte e ao sul até Ibituva.

Para proseguir nos trabalhos do prolongamento da rêde explorada, a companhia do caminho de ferro de São Paulo foi auctorizada a crear uma nova série de obrigações que durante 30 annos terão garantia de juro do governo brazileiro.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Festas em Madrid (Santo Isidro e coroação de Affonso XIII)

Concurso hippico, touradas, corridas de cavallos, concurso de carruagens, feira, exposições, batalha de flores, etc.

Bilhetes de Lisboa-Rocio, Entroncamento, Coimbra, Coimbra-B, Porto-Campanhã a Madrid e volta. Preços: 1.ª classe, 16$060 réis; 2.ª classe, 12$040 réis; 3.ª classe, 8$520 réis — incluindo os impostos para o estado portuguez e hespanhol

Ida, 6 a 18 de maio; volta, 13 a 31 de maio pelos comboios ordinarios. Prazo de validade d'estes bilhetes: 15 dias contados do dia da venda.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 15 kilogrammas de bagagem registada.

Logares de luxo: Aos portadores de bilhetes de 1.ª classe d'este serviço é dada a faculdade de, tanto á ida como á volta, fazerem a sua viagem na carruagem-leito que faz serviço no comboio expresso Lisboa-Madrid, mediante o pagamento do respectivo supplemento á Companhia dos Wagons-Lits como se fossem portadores de bilhetes de 1.ª classe do serviço ordinario, sempre que haja logares disponiveis. Estes bilhetes não são validos para nenhuns outros logares de luxo.

Mais condições, vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 22 de abril de 1902.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de estação

Faz-se publico que no dia 3 de maio proximo, pelas onze horas da manhã, na secretaria da secção de construcção em Pias, perante o director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, terá logar o concurso para a arrematação da empreitada da construcção do terrapleno da estação de Moura, da plataforma do edificio para passageiros, alicerces do mesmo edificio, caes descoberto e caes para o armazem, excluindo este.

A base da licitação é de 3:361$000 réis, e o deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 84$106 réis, effectuado no cofre da estação de Pias á ordem do engenheiro director.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao engenheiro director, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do serviço de construcção, em Lisboa (Largo de S. Roque, 22, 1.º), e na secretaria da secção da construcção em Pias, em todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde. Lisboa, 15 de abril de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 5 de maio proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 5 de março de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir se á repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 3 de maio de 1902 inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde. Lisboa, 17 de abril de 1902.

Remessa N.º 22.728, expedido em 24-11-1901, de Vizeu para Lisboa P, 4 malas de amostras, 193 k, consignatario J. C. d'Oliveira.

N.º 11.062, expedido em 12-12-1901, de Gaia para Lisboa P, 1 barril de vinho, 73 k., consignatario Antonio Silva Tavares.

N.º 22.577, expedido em 15-12-1901, de Elvas para Lisboa P, 8 caixas com louça, 775 k., consignatario José Caetano d'Oliveira & C.ª

N.º 24.095, expedido em 18-12-1901, de Penafiel para Lisboa P, 1 pipa de vinho, 300 k., consignatario J. Freitas.

N.º 11.463, expedido em 19-12-1901, de Fundão para Lisboa P, 3 volumes com farinha e 1 com massa, 269 k., consignatario Oliveira B. Gonçalves & C.ª

N.º 16.106, expedido em 21-12-1901, de Sacavem para Porto Campanhã, 9 caixas com louça, 599 k., consignatario Vieira & Silva.

N.º 3.985, expedido em 11-12-1901, de Martingança para Braço de Prata, 214 saccos com adubos, 9.990 k., consignatario Centro Agricola Industrial.

N.º 9.526, expedido em 2-1-1902, de Caxarias para Cintra, 323 travessas, 10.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 9.575, expedido em 9-1-1902, de Caxarias para Cintra, 668 travessas, 20.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 9.584, expedido em 10-1-1901, de Caxarias para Cintra, 414 travessas 12.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 9.593, expedido em 11-1-1902, de Caxarias para Cintra, 339 travessas, 10.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 9.610, expedido em 13-1-1002, de Caxarias para Cintra, 328 travessas, 10.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 9.623, expedido em 13-1-1902, de Caxarias para Cintra, 338 travessas, 10.000 k., consignatario J. Reynaud & C.ª

N.º 1.103, expedido em 3-1-1902, de Carcavellos para o Bom-

barral, 2 cascos e 1 barril vasios, 338 k., consignatario Jacintho Bernardino Nunes.

N.º 18.107, expedido em 19-1-1902, de Torres para Alcantara, 1 wagon com madeira, 10.000 k., consignatario H. E. Oakley.

N.º 10.271, expedido em 18-1 1902, de Soure para Alcantara, 1 wagon de lenha 10 000 k., consignatario H. E. Oakley.

N.º 51.535, expedido em 25-1-1902, de Payalvo para Mafra, 1 barril com vinho abafado, 125 k., consignatario João Francisco Junior.

N.º 204, expedido em 20-2-1902, de Irun para Obidos, 1 sacca com roupa, 16 k., consignatario Lorkino.

N.º 215, expedido em 23-3-1902, de Gouveia para Lisboa P, 2 caixas com queijos, 159 k., consignatario Manuel da Silva

N.º 51.027, expedido em 13-1-1902, de Payalvo para Lisboa P, 2 caixas com fogões de ferro, 265 k., consignatario Manuel Ferreira.

N.º 13 780, expedido em 20-1-1902, de Cintra para Lisboa M 3 barris de vinho, 135 k., consignatario Bernardo Roble.

N.º 98 070, expedido em 13-1-1902, do Porto Campanhã para Braço de Prata, 13 volumes de mobilia, 194 k., consignatario Francisco Gaspar Morteira.

N.º 38.413, expedido em 21-1-1902, da Figueira para Payalvo, 14 meios costaes de bacalhau, 434 k., consignatario Antonio Duarte da Silva.

N.º 22 905, expedido em 28-1-1902, de Portalegre para Bemfica, 2 caixas com carne fumada, 64 k., consignatario Alvaro Marinho Falcão dos Santos.

Fornecimento de carvão de coke

No dia 26 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 360 toneladas de coke para fundição.

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

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

Lisboa, 26 de abril de 1902.

Estabelecimento hydrologico **Pedras Salgadas**

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 1 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos **padecimentos do apparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabete,** etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as fórmas, **Sala d'aerotherapia, pulverizações e irrigações,** inhalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hoteis de 1.ª classe.—Grande hotel e Hotel Avelames. Um **Hotel de 2.ª classe—hotel da Boa Vista.** Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

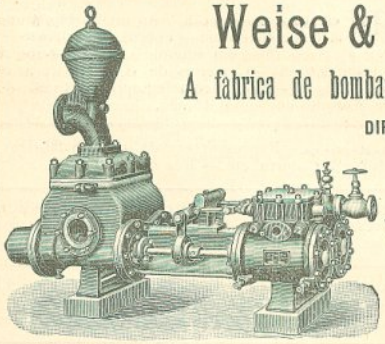
Jornada: caminho de ferro até a Regua: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e mala-posta.

Deposito geral das aguas e administração da companhia: **Rua de D. Pedro, 172 — PORTO**

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior producção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE



BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

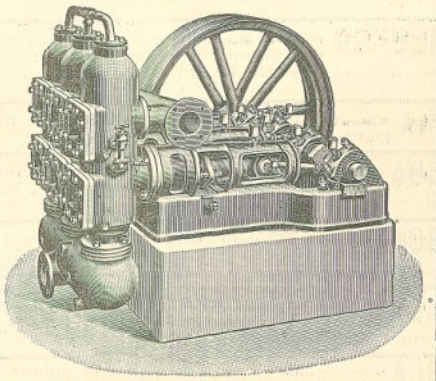
BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX BILBAO

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

BARCELONA **Grand Hotel Ambos Mundos.**—Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA **Hotel du Panier Fleuri.**— O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.**— Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante.— Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA **Hotel Nunes.** —Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1$600 réis a 2$000 réis.** — Proprietario, João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

FIGUEIR DA FOZ **Grande Hotel Lisbonense.**—Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1$200 a 2$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

GRANADA **Hotel Victoria.**—Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71—1er class English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira ordem, almoços *à la carte;* jantares de mesa redonda ou *à la carte.* Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Caldeira & Filho.—Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Reck.**—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc. —Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES **Grand Hotel Royal.**—De 1.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO **Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

MADRID **Cesar Fereal.**—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

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

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

PARIS **Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

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

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

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

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

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.**—Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez francez, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos,

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduanas y trasportes.

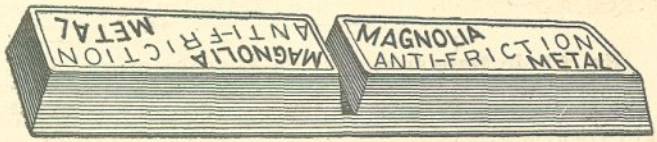
Representante exclusivo para Hespanha e Portugal

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

HERMOSILLA, 12

MADRID

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica



MARCA DE FÁBRICA

Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184:000$000 RÉIS

ESCRIPTORIOS | **13, Largo do Corpo Santo** / **Praça do Commercio** | **LISBOA**

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre Almada, Ancião, Anadia, Aveiro, Beja. Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira Espadanedo de Sinfães, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Gollegã, Gouvêa, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de maio de 1902

COMPANHIA REAL

C. Sodré Part.	Algés Cheg.	Algés Part.	C. Sodré Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.
8-45 m.	9- 5 m.	8- 0 m.	8-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 m.	12-20 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.
2- 5 t.	2-25 t.	2- 0 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.	3- 0 t.	3-20 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.
5- 5 t.	5-25 t.	5- 0 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.	6- 0 t.	6-20 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.
8-45 n.	9-10 n.	8- 0 n.	8-25 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
8- 5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-35 m.	9- 2 m.
9-15 m	10 20 m.	9-15 m.	10-20 m.
a 10,40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10 45 m.	11-50 m	10-45 m	11-50 m.
12 15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12- 2 t.
a 1 40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1 45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
a 3 10 t.	3 47 t.	a 2 25 t.	3- 2 t.
3 15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
a 4 40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.
4 45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.

LISBOA	QUELUZ	LISBOA
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5- 0 t.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7- 0 t.
7-35 t.	8- 6 n.	8-30 n.	9- 0 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa
6-25 m	7 29 m.	5-10 m	6-10 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m	8-44 m.
10-40 m.	11-46 m.	9- 5 m	10- 5 m.
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m.	11-59 m
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-43 t.	3- 0 t.	4- 0 t.
6-40 t.	7-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.
20-40 n.	11-46 n.	9- 0 n.	10- 0 n.
1-15 n.	1-17 n.	11- 0 n.	12- 0 n.

Lisboa Part.	Sacavem Cheg.	Sacavem Part.	Lisboa Cheg.
7-30 m.	8-14 m.	8 45 m	9-29 m.
9 15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m
10-20 m.	11- 4 m.	11-25 m.	12- 9 t
11-20 m.	12- 4 t.	12-30 t.	1-17 t.
1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.
8- 0 n.	8-44 n.	9- 0 n.	9-44 n.
10- 0 n.	10-44 n.	11- 5 n.	11-49 n.

Lisboa	P[illegible]	L[illegible]boa
5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.
12 23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.
3-10 t.	4- 8 t.	4-30 t.	5-29 t.
4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6 55 m.
12-30 n.	1-55 n	7-45 t.	9- 8 n.

Lisboa b	Santarem	Lisboa b
6- 0 m.	8- 6 m.	7-55 t.	9-57 m.
11 25 m	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.

LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b
4-45 t.	9-54 t.	5- 0 m.	9-25 m.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
8-45 m.	12-56 t.	f 7-50 t.	12-29 n.

	Lisboa	Porto	Lisboa
b	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3 32 t.
	11- 0 m.			b 5 37 t.
a	4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	5- 8 m.
d	6 20 t.	11-35 m.		d 9-15 m
	7-45 t.		a 4- 0 t.	11-16 n.
	9-30 n	7-19 m.	8 30 n.	5-50 m.

	Lisboa	Badajoz	Lisboa
b	8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.
	11- 0 m.			b 5-37 t.
	7-45 t.	6 37 m.	6-50 t.	5 8 m
	9-30 n.		—	—

	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
b	8-55 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-32 t.
	1- 0 m.			b 5-37 t.
	7-45 t.	7- 3 m.	6- 0 t.	5- 8 m.
	9-30 n.		—	—

	Lisboa	Guarda	Lisboa
b	8-55 m.	12-29 n.	1 50 n.	3 32 t.
	11 0 m.			b 5 37 t.
	7-45 t.	9-50 m	3-60 t.	5- 8 m.
	9-30 n.		—	—

LISBOA	T. VEDRAS	LISBOA
12-15 t.	3-25 t.	—	—

	Lisboa	Figueira	Lisboa
	7- 0 m.	2-47 t.	1-55 m	5-40 t.
b	8 55 m.			3 32 t.
	11- 0 m	u 6-21 t.	u 8-45 m.	b 5-37 t.
a	4-30 t.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.
	6-30 t.	5- 0 m.	u 6-25 t.	a 11-16 n.
u	7-45 t.			
	9-30 n.	6- 2 m.	8- 0 n.	9-15 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra
6-10 m.	7-54 m.	6-15 m	7-55 m.
11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.
4- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.

TORRES	FIGUEIRA	TORRES
11-44 m.	6-21 t.	—	—

Aveiro	Porto	Aveiro
3-45 m.	c 6-17 m.	8-58 m.	11-36 m
1-25 t.	4.12 t.	5.55 t.	8-35 n.

Ovar Part.	Porto Cheg.	Porto Part.	Ovar Cheg
f 4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6- 2 t.
6-58 t.	8-41 n.	c 5- 0 t.	g 6-29 m.

Espinho	Porto	Espinho
7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
8-24 m.	9-29 m.	c 7- 5 m.	7-56 m.
11-4 m.	12- 9 m.	9-36 m.	10-41 m.
1-42 t.	2-51 t.	12.14 t.	1-16 t.
4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.

SUL E SUESTE

LISBOA	BARREIRO	LISBOA
f 6-25 m.	7- 0 m.	5-55 m	6 30 m
e 7- 0 m.	7-35 m.	7-50 m	8 25 m
7-45 m.	8-20 m.	9- 5 m.	9-40 m
9-30 m.	10- 5 m.	12- 0 t.	12-35 t.
12- 0 t.	12-35 t.	12- 0 t.	12-35 t.
2-20 t.	2 55 t.	2 30 t.	3-35 t
4-30 t.	5- 5 t.	4-25 t.	5- 0 t.
6-10 t.	6- 0 t.	6-45 t.	7-10 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa
e 7- 0 m.	8 35 m	7 45 m.	9 40 m.
7-45 m.	9-40 m.	1 0 m.	3 5 t.
2-20 t.	4- 5 t.	3-15 t.	5- 0 t.
4-30 t.	6- 6 t.	5-20 t.	6-26 t.
6-10 t.	7 35 t.	—	—

Lisboa	Extremoz	Lisboa
7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3- 5 t
4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6-30 m.

Lisboa	Beja	Lisboa
7-45 m.	1-50 t.	9 10 m.	3- 5 t

Lisboa	Faro	Lisboa
4-30 t.	5- 0 m.	6- 5 t.	6 30 m.

Lisboa	Pias	Lisboa
7-45 m.	4- 0 t.	7-15 m.	3- 5 t.
4-30 t.	2-10 n.	9- 0 n.	6-30 m.

Evora	Faro	Extremoz
5-30 m.	7-12 t.	5 50 m.	11-15 n.
7-10 t.	5- 0 m.	—	—

LISBOA	SILVES	LISBOA
4 30 t.	4 35 m.	6 40 t.	6-30 m.

FARO	SILVES	EXTREMOZ
5-50 m	8-40 m.	6-30 m.	11-30 t.

EXTREMOZ	BEJA	EXTREMOZ
8 1.0 m.	1-50 t	9-10 m.	2-45 t.

PIAS	FARO	PIAS
7-15 m.	7-12 t.	5-50 m.	4- 0 t.
9- 0 n.	5- 0 m.	6- 5 t.	2-10 n.

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira
5-30 m.	7- 5 m.	8-20 m.	10- 5 m.
4- 0 t.	5 40 t	6 35 t.	8-15 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-25 t.
i 1.20 t.	6-53 t.	j 2 37 t.	7- 0 t.

PAMP.	MANGUALDE	PAMP.
5-15 m.	8-40 m.	4 15 m.	7-15 m.
7- 0 t.	10-20 n.	5-56 t.	9- 0 n.

Mangualde	Guarda	Mangualde
8-55 m.	11-50 m.	k 1-10 n.	4- 0 m.
k 10-30 n.	1-25 n.	n 2- 2 t.	5-10 t.

MINHO E DOURO

PORTO Part.	FAMALICÃO Cheg.	FAMALICÃO Part.	PORTO Cheg.
9-50 m.	11-17 m.	4-51 m	c 6- 8 m.
c 4-12 t.	g 5-29 t.	1-52 t.	3- 9 t.
8-20 n.	10- 6 n.	q 6- 0 t.	7-33 t.

Porto	Braga	Porto
5 20 m.	9-10 m	5-45 m	8-29 n.
8-15 m	11-12 m.	f 7-54 m	9-48 m.
11-20 m.	1-47 t.	12-19 t.	2-45 t.
f 3-50 t.	5-4[illegible] t.	4-28 t.	7- 3 t.
5-45 t.	8 35 n.	7- 5 t.	10-40 n.

Porto	Vianna	Porto
5-20 m.	10-50 m.	5-45 t.	10-40 n.

NINE	BRAGA	NINE
6-30 m.	7- 5 m.	9-45 m.	10-20 m

Porto	Valença	Porto
8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m.
11-20 m.	3-53 t.	10- 0 m.	2 45 t.
5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7- 3 n.

Vianna	Valença	Vianna
3- 0 m.	9-55 m.	6- 0 t.	8- 5 n.

Porto	Penafiel	Porto
10-56 m.	12-11 t.	4-48 m.	c 6-42 m.
8-20 n	10- 9 n.	5-49 t.	7-33 t.

Porto	Regoa	Porto
4-20 m.	10-56 m.	4- 0 m.	8-45 m.
2- 0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.
5-30 t.	10-28 n.	4- 0 t.	11 25 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-20 m.	3- 9 t.	11-10 m.	6-55 t

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
6- 0 m.	10-12 m.	4- 0 t.	8-18 n.

GUIMARÃES

TROFA	GUIMARÃES	TROFA
7-35 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-50 m.
9-50 m.	11-29 m.	7- 5 m.	8-30 m.
e 1-50 t.	3 27 t.	11-45 m.	1-20 t.
f 5- 4 m.	6-15 t.	3-55 t.	5-24 t.
7-22 t.	9- 0 n.	—	—

a) Directos ou rapidos—*b*) Lisboa Caes dos Soldados — *c*) Porto-Campanhã — *d*) Por Alfarellos — *e*) Domingos e sant.—*f*. Excepto aos dom. e sant.—*g*) Sab.—*h*) 2.as 5.as e sab.--*i*) 2.as e 5.as — *j*) Dom. e 4.as — *k*) Dom. e 5.as — *l*) Só aos Domingos— *m*) Ao Barreiro — *n*) 3.as e 6.as — *r*) 2.as 4.as e 6.as — *t*) 2.as feiras—*u*) Pelo Norte— *v*) 2.as, 4.as e sab.—*x*) 6.as feiras—*y*) 4.as feiras — *z*) 5.as feiras.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 12 de Maio sahirá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Maio ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental (via canal de Suez), vapor allemão **Kronprinz.** Sahirá a **16** de maio. Agentes, E George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia.** Sahirá a **23** de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Dacia.** Sahirá a **9** de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **St. Philippe.** Sahirá a **5** de maio. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Simon.** Sahirá a **8** de maio. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Bordeus, vapor francez **Brésil.** Sahirá a **6** de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Ceará e Maranhão, vapor inglez **Grangense.** Sahirá a **2** de maio. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

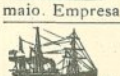
Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **La Plata.** Sahirá a **5** de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32

Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine.** Sahirá a **4** de maio. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Liverpool (directo), vapor inglez **Douro.** Sahirá a **4** de maio. Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º

Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Lydia.** Sahirá a **4** de maio. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

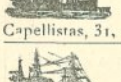
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Benguella.** Sahirá a **6** de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo.** Sahirá a **12** de maio. Agentes, Orey, Antunes & C.ª, Praça dos Remolares, 4, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement.** Sahirá a **3** de maio. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

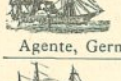
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames.** Sahirá a **26** de maio. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Corrientes.** Sahirá a **14** de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana.** Esperado a **2** de maio Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana.** Sahirá a **7** de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena.** Sahirá a **12** de maio. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglze **Lake Megantic.** Sahirá a **3** de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSAO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

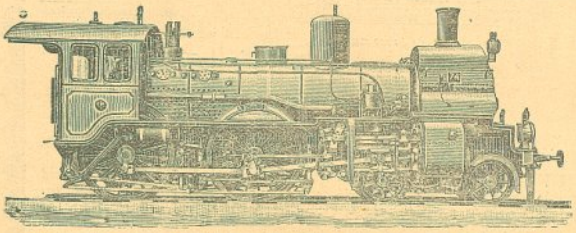
Resultados garantidos

M. Herrmann

6 e 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 e 8

LISBOA

A. BORSIG, BERLIM-TEGEL



Locomotiva para comboios rapidos, de 2 eixos motores conjugados e avant-train movel com 4 rodas, com sobre-aquecedor do vapor, para os caminhos de ferro do Estado da Prussia.

LOCOMOTIVAS

De todas as construcções para vias normaes e reduzidas

PRODUCÇÃO ANNUAL APROX. 200 LOCOMOTIVAS

Locomotivas-Tenders

para vias reduzidas, caminhos de ferro militares, empreiteiros, fabricas e minas

O numero das Locomotivas construidas até hoje passa de 4.900.

Representante para Portugal: *Theodor Wege, LISBOA,* Rua dos Sapateiros, 97, 1.º

Cie Gle DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

Producção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000 kilog.**

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio
Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão
Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: *Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894*

BRUXELLAS, 1897 — Grand Prix — METALLURGIA

16 Recompensas — PARIS, 1900 — 9 Medalhas d'ouro

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas,** porque as aguas na apparencia puras e limpidas **conteem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude.**
Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada.**

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

COMPANHIA DO FREIO DE VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15—PARA PORTUGAL, HESPANHA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO { Exposição Universal de Paris, 1878.
» Internacional de Londres, 1885.
» Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS
automaticos e não automaticos
PARA
CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

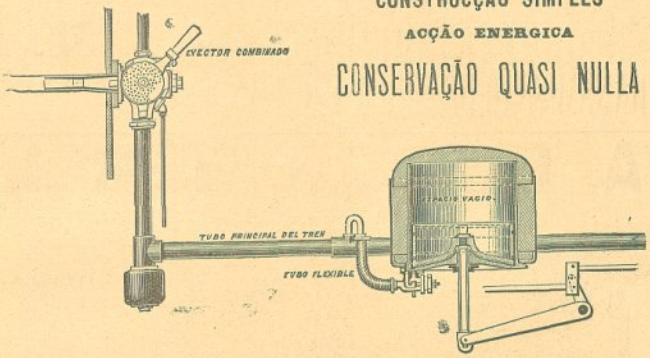
Freio de acção rapida para grandes comboios de passageiros e de mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES
Até fim de 1900
Em Inglaterra, no continente
Indias, America, do Sul, Colonias etc.

Lista das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

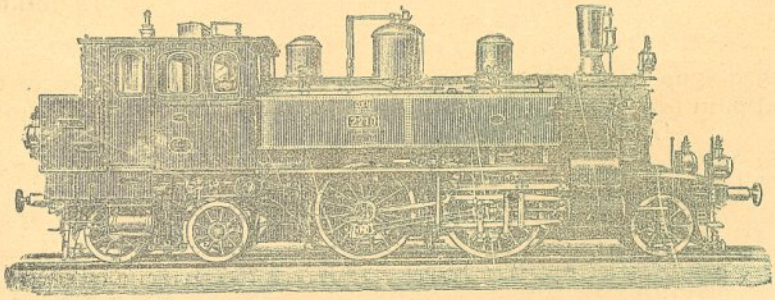
CONSTRUCÇÃO SIMPLES
ACÇÃO ENERGICA
CONSERVAÇÃO QUASI NULLA



PORTUGAL—Companhia Real—Minho e Douro—Sul e Sueste—Beira Alta.
HESPANHA—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid-Caceres Portugal—Great Southern of Spain—Bobadilla-Algeciras—Linares-Almeria—Torralba a Soria—Santander a Bilbao—Bilbao-Portugalete—Economicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Robla-Valmaseda—Lezama-Bilbao—Triano—Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto Santa Maria-San Lucar—Central de Yizcaya—Grao a Turis.
Tremvias: Urbano de Santander—Sardinero a Santander—Barcelonaa San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao; etc.

KRAUSS & C.IA, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas — MUNICH—ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA **KRAUSS**

O systema mais util de locomotivas-tender para vias principaes e secundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4.400—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1900—4.400

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da **escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle,** *ainda as mais rebeldes,* **syphilis, padecimentos do estomago, figado, baço, inflammações** *de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos,* **leucorrheas, anemia e chlorose.**

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos ocio; José Feliciano d'Azevedo Drogaria, ua do Principe, 37 a 43.

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

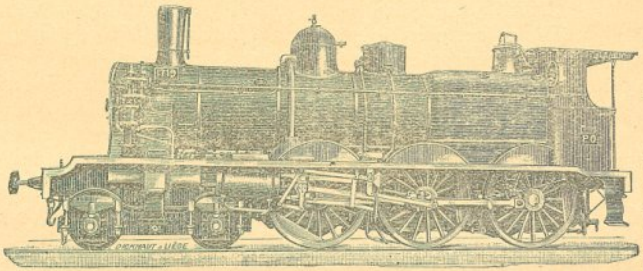
DIRECTOR GERENTE:
J. H. REGNIER OURY, Engenneiro
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liége
Officinas » » » 1 »
» » Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a installação e construcção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fóle, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.



Installações electricas, motores especiaes para illuminação, transmissão de força e de tracção.

Installações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 40 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinacões de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria,—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos typos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação.—Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de typos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.

H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

LISBOA

ESTALEIRO NO GINJAL

M. Gonsalves

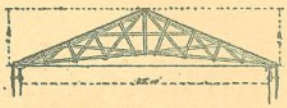
CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO—R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA—LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

M. H. Lummerzheim & C.ª



WONDELGEM-LEZ-GAND
BELGICA

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO

J. LINO

Esta casa é a unica em Portugal que póde fornecer todos os materiaes necessarios á construcção urbana nas melhores condições de preços e qualidades, não só pelas grandes compras que faz dos artigos estrangeiros mas tambem por ser productora d'uma grande parte dos materiaes, que vende em primeira mão. As fabricas de **Carpintaria**, de **Pregaria**, de **Telha de Marselha**, de **Tijolos de todas as qualidades**, de **Ladrilhos mosaicos**, etc., etc., são bem conhecida do publico e as marcas de *J. LINO* são sempre preferidas pelos constructores por terem a certeza de que esses materiaes são sempre os melhores e mais aperfeiçoados que se encontram no nosso mercado. E' grande a lista d'esses materiaes, a qual póde ser pedida no escriptorio; para simplificar se resume aqui:

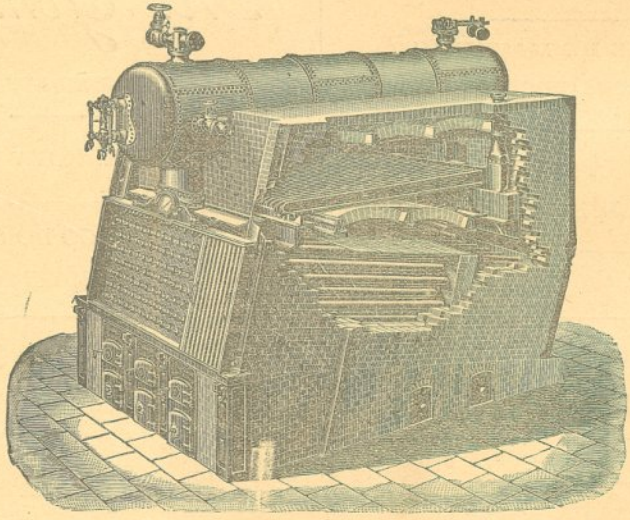
Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional
Ladrilhos, mosaicos, nacionaes e estrangeiros
Telha de marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo
para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas
e depositos galvanisados para agua. Portas feitas, janellas e toda a obra
de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatorios e apparelhos
para retrete, Ornatos em zinco, em madeira
e em carton-pierre. Estatuas, vasos, urnas e balaustres para platibambas. Tijolos
e placas de escariola. **Ultima novidade**

Fornecem-se catalogos e preços – Rua do Caes do Tojo, 35

Telegrammas a **JOTALINO—LISBOA**

CALDEIRA STEINMÜLLER

Referencias sobre 26 annos de duração de funccionamento



Installações até 33.000 metros quadrados de superficie de aquecimento para differentes firmas

SOBREAQUECEDOR STEINMÜLLER

Priv. imp. all.—Adapta-se a todos os systemas de caldeiras.

L. & C. Steinmüller, Gummersbach (Provincia rhenana).
A maior fabrica de caldeiras tubulares da Allemanha.—Fundada em 1874

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

REPARTIÇÃO DE OBRAS PUBLICAS

ELEMENTOS ESTATISTICOS

DOS

CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL

DE

1877-1900

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1902

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Mappas estatisticos do trafego dos Caminhos de Ferro Portugueses de interesse geral, em leito proprio, no continente do Reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1900

N.º 1 — Caminhos de Ferro do Norte e Leste.

N.º 2 — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

N.º 3 — Caminho de Ferro do Minho.

N.º 4 — Caminho de Ferro do Douro.

N.º 5 — Caminho de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão (via reduzida).

N.º 6 — Ramal de Caceres.

N.º 7 — Caminho de Ferro da Beira Alta.

N.º 8 — Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães (via reduzida).

N.º 9 — Ramal de Coimbra.

N.º 10 — Caminho de Ferro de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.

N.º 11 — Caminho de Ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos.

N.º 12 — Caminho de Ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida).

N.º 13 — Ramal de Santa Apolonia a Bemfica.

N.º 14 — Ramal de Cascaes.

N.º 15 — Linha urbana de Lisboa.

N.º 16 — Caminho de Ferro de Santa Comba Dão a Viseu (via reduzida).

N.º 17 — Caminho de Ferro da Beira Baixa.

N.º 18 — Resumo de todas as linhas ferreas.

N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhías.

N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.

N.º 21 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. = O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 1

CAMINHOS DE FERRO DE LESTE E NORTE

Annos	Numeros de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesas de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099$800	–$–	819:942$660	122:043$340	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
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646$990	–$–	850:472$678	140:718$922	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
1879 ..	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062$428	–$–	829:459$427	170:117$376	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
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875$317	–$–	863:590$553	172:617$658	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
1881...	506	80:380	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232$939	–$–	878:367$949	164:198$895	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
1882...	506	91:559	237:326	679:714	1.008:599	15:760	428:363	54:166$013	–$–	941:426$111	172:379$361	1.062:639$786	2.176:445$258	34:642$007	2.111:087$265	760:933$465	1.415:511$793	4:301$275	2:797$454	1:503$821	0,35
1883...	506	96:343	264:551	673:963	1.034:857	17:954	419:017	54:574$928	–$–	938:820$717	170:860$349	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
1884...	506	97:049	274:276	629:595	1.000:920	20:243	420:644	54:270$731	–$–	930:830$854	176:015$066	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
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1.023:436	18:233	458:776	52:230$588	–$–	901:486$477	160:235$160	1.112:501$603	2 174:223$240	48:458$542	2.222:681$782	663:140$821	1.511:082$419	4:269$884	2:986$329	1:310$555	0,31
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	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
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	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
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	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
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	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
1890...	506	141:220	311:563	1.223:909	1.676:692	27:650	766:608	67:465$650	18:371$840	1.158:439$576	219:349$857	1.320:948$822	2.698:738$255	7:165$807	2.705:904$062	994:003$055	1.754:735$200	5:333$472	3:467$856	1:865$616	0,35
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	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
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	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
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	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
1894...	506	118:787	281:650	1.193:298	1.593:735	24:433	521:203	64:583$409	28:640$280	1.092:414$561	199:379$243	1.139:910$617	2.431:704$421	13:794$471	1.445:498$892	869:013$224	1.562:691$197	4:805$740	3:088$323	1:717$417	0,36
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	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$069	0,34
18 ...	506	139:062	327:163	1.366:615	1.802:840	24:613	629:681	66:964$291	35:436$060	1.144:380$269	192:268$479	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
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	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
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	1.415:792$507	2.877:878$377	16:069$214	2.893:947$591	994:313$828	1.883:564$549	5:687$506	3:722$459	1:965$047	0,34
1899...	506	124:420	350:667	2.482:953	1.958:040	32:647	807:224	76:337$366	41:476$040	1.291:608$807	241:489$808	1.512:513$645	3.045:612$260	17:518$719	3.063:130$979	1.001:829$685	2.043:782$575	6:018$995	4:039$095	1:979$900	0,32
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	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
Somma	12:141	2.611:728	6.614:808	24.397:801	33.624:337	548:179	12.503:753	1.484:596$411	416:106$390	25.340:657$764	4.653:561$843	28.076:286$674	58.070:506$281	702:466$018	58.772:972$299	19.203:078$779	38.867:427$502	4:783$008	3:201$336	1:581$671	0,33
																		Medias			

Observações. — Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão approximada de 36 kilometros, inaugurada no dia 28 de outubro de 1856. Em 24 de setembro de 1863 foi aberta á circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275k,6; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do norte, o troço entre Estarreja e Villa Nova de Gaia. Com a abertura do troço entre Soure e Taveiro, em 7 de julho de 1864, completou-se a abertura á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do norte, na extensão de 225k,936. Em 5 de novembro de 1877 abriu á exploração a 5.ª secção da linha do norte, entre Villa Nova de Gaia e o recinto da estação do Porto, em Campanhã, na extensão de 3k,632, ficando as linhas de leste e norte em completa exploração e com a extensão total de 505k,168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento está assente dupla via, cujo estabelecimento foi auctorizado em portaria de 21 de abril de 1888, e foi aberta á exploração, por troços, o ultimo dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, só abriu á circulação em 29 de agosto de 1893.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 2

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Annos	Numero medio de kilometros explorados	Numero de passageiros: 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Mercadorias — Numero de toneladas: Grande velocidade	Pequena velocidade	Impostos: De transito	De sêllo	Rendimentos (Liquidos de impostos) incluindo a via fluvial: Passageiros (a)	Grande velocidade (a)	Pequena velocidade (a)	Totaes do trafego (a)	Fora do trafego	Totaes	Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego.
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220$116	-$-	146:172$047	29:878$241	232:052$131	408:102$419	2:659$660	410:762$079	195:910$373	212:192$046	1:308$021	680$103	627$918	0,48
1878...	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375$652	-$-	148:200$817	26:875$762	214:477$769	389:554$348	1:118$355	390:672$703	212:667$525	176:886$823	1:221$173	554$504	666$669	0,54
1879...	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223$996	-$-	136:081$317	25:063$049	227:427$938	388:572$304	1:682$580	390:254$884	237:465$863	151:106$441	1:205$745	469$274	737$471	0,61
1880...	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215$959	-$-	131:389$659	21:903$403	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
1881...	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949$731	-$-	137:247$046	20:701$563	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
1882...	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159$744	-$-	148:663$523	24:692$545	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
1883...	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191$317	-$-	149:834$751	27:307$071	265:217$791	442:359$613	1:812$295	444:171$908	245:838$022	196:521$591	1:373$787	610$815	863$472	0,55
1884...	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893$866	-$-	149:019$208	28:740$729	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
1885...	322	16:380	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155$324	-$-	163:317$172	31:979$633	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
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	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
1887...	355	18:827	51:290	164:264	234:381	5:928	137:634	22:383$185	3:237$830	161:102$855	35:518$560	310:199$135	506:820$550	3:834$290	510:654$840	271:343$125	235:477$425	1:512$896	702$917	809$979	0,53
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	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
1889...	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720$547	3:841$010	227:876$380	52:343$845	348:438$783	628:159$008	1:357$115	629:516$123	316:585$757	311:623$251	1:502$772	745$510	757$262	0,50
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	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
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	349:979$475	691:020$691	1:270$680	692:291$371	421:549$739	269:470$952	1:554$780	567$307	887$473	0,61
1892...	475	30:381	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372$402	13:373$950	255:073$078	67:320$018	368:963$162	691:356$258	1:992$400	693:348$658	439:909$653	251:446$605	1:455$486	529$361	926$125	0,64
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	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
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	383:437$982	698:396$146	19:707$270	718:103$416	394:634$069	303:762$077	1:470$307	639$499	830$808	0,56
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	376:132$555	694:445$413	23:064$285	717:509$698	389:519$485	304:925$928	1:461$990	641$949	820$041	0,55
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	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
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	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
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	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
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	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	0,53
1900...	485	44:486	96:463	373:712	511:661	12:514	289:833	38:768$475	23:656$330	336:568$725	88:413$050	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	0,58
	9:545	576:560	1.462:933	5.128:214	7.167:707	177:107	3.781:061	630:507$164	175:016$980	5.114:433$999	1.202:294$515	8.034:755$963	14.351:484$477	196:958$029	14.548:442$506	8.107:281$014	6.244:203$463	1:503$560	654$185	849$374	0,56
																		Medias			

Observações. — A extensão total effectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 473k,42, cuja decomposição se vê no seguinte mappa:

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

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias: Approximadas — Kilometros	Exactas — Kilometros	De applicação — Kilometros
Transporte	-	-	353,17	354
Ramal de Estremoz				
De Casa Branca a Evora	14-9-1863	26		
De Evora a Valle do Pereiro	5-9-1871	24		
De Valle do Pereiro a Venda do Duque	10-3-1873	8		
De Venda do Duque a Estremoz	22-12-1873	20		
De Casa Branca a Estremoz	-	-	78,18	79
Linha do sueste				
De Beja a Quintos	2-11-1869	19,30		
De Quintos a Serpa	14-4-1878	9,73		
De Serpa a Pias	14-2-1887	13,04		
De Beja a Pias	-	-	42,07	42
Ramal de Portimão				
De Tunes a Poço Barreto	19-3-1900	12,21	-	13
Total	-	-	485,61	488

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

Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Annos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1877	24:520$980	1:631$885	3:169$730	29:342$595	1883	26:085$710	3:892$410	8:067$681	38:045$801
1878	23:367$540	2:288$617	4:007$755	29:463$912	1884	26:306$639	4:024$370	8:407$083	38:738$083
1879	23:561$270	3:151$180	6:046$660	32:762$110	1885	29:256$080	4:279$950	8:390$432	41:926$462
1880	22:480$640	3:502$015	6:337$815	32:121$370	1886	29:992$550	4:826$760	8:577$155	43:396$465
1881	21:640$780	3:210$381	6:160$259	31:011$420	1887	27:715$010	4:900$825	9:334$625	41:950$465
1882	26:381$880	3:650$341	7:090$375	37:122$596	1888	26:246$380	5:562$560	9:841$350	41:650$290
1889	30:330$140	6:265$943	11:297$605	47:893$688	1895	35:071$590	7:405$675	13:424$373	55:901$638
1890	32:489$060	5:960$781	12:175$126	50:624$967	1896	37:427$390	6:646$885	13:404$915	57:479$190
1891	34:461$730	6:645$735	12:532$635	53:643$100	1897	39:794$050	6:686$480	14:501$698	60:782$228
1892	34:939$810	6:562$952	12:404$170	53:906$932	1898	43:321$100	7:824$925	15:677$232	66:823$257
1893	34:291$290	6:386$383	12:680$975	53:358$648	1899	44:375$645	8:405$630	16:306$785	69:088$060
1894	34:502$650	6:010$565	12:762$632	52:275$847	1900	46:399$920	8:772$560	16:547$130	71:719$610

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.—

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 5

CAMINHO DE FERRO DO MINHO

Annos	Numero de kilometros exploradas	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego.
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes					
1877...	63	23:930	66:875	230:316	321:121	2:366	30:113	7:649$630	–$–	129:372$247	11:474$167	26:465$056	167:311$470	(a) –$–	167:311$470	78:082$940	89:228$530	2:655$738	1:416$326	1:239$412	0.47
1878...	102	29:974	84:166	298:897	413:037	3:072	39:434	11:045$425	–$–	173:514$176	12:402$384	56:420$125	242:336$685	(a) –$–	242:336$685	140:135$915	102:200$770	2:375$849	1:001$968	1:373$881	0,58
1879...	143	32:040	89:292	345:488	466:820	4:633	47:925	12:656$959	–$–	187:445$461	19:864$716	71:271$064	278:581$241	(a) –$–	278:581$241	200:533$615	78:047$626	1:948$121	545$788	1:402$333	0,72
1880...	145	33:445	90:352	355:035	478:832	3:363	48:281	13:685$944	–$–	203:292$714	25:099$002	72:146$935	300:538$651	1:693$420	302:232$071	172:494$614	128:044$037	2:072$680	883$062	1:189$618	0,57
1881...	145	32:999	80:129	346:053	459:181	3:619	60:398	13:764$119	–$–	198:018$528	32:214$860	77:864$885	308:098$273	1:620$030	309:718$303	175:555$223	132:543$050	2:124$815	914$090	1:210$725	0,57
1882...	145	33:771	77:742	328:297	439:810	4:212	57:426	14:749$245	–$–	213:756$391	29:270$177	83:894$011	326:920$579	983$043	327:903$622	180:403$497	146:517$082	2:254$625	1:010$463	1:244$162	0,55
1883...	145	33:743	76:389	319:716	429:848	4:266	60:544	15:104$417	–$–	215:564$644	30:021$626	86:813$188	332:399$458	3:541$032	335:940$490	174:178$969	158:220$489	2:292$410	1:091$176	1:201$234	0,52
1884...	145	41:620	82:929	338:446	462:995	5:292	70:448	16:158$987	–$–	221:441$236	34:285$537	94:988$539	350:715$302	2:708$125	353:423$427	174:998$416	175:716$886	2:418$726	1:211$841	1:206$885	0,50
1885...	145	36:655	77:200	332:639	446:494	4:484	81:378	14:886$435	–$–	198:685$404	28:535$518	97:909$002	325:129$924	2:739$428	327:869$352	185:915$830	139:214$094	2:242$275	960$097	1:282$178	0,57
1886...	145	39:658	81:193	353:290	474:141	4:457	85:681	16:048$573	2:969$420	214:998$314	29:904$075	104:677$571	349:579$960	3:826$405	353:406$365	187:889$567	161:690$393	2:410$896	1:115$106	1:295$790	0,54
1887...	145	41:476	88:817	365:472	495:765	5:417	89:086	17:325$884	2:933$590	226:997$755	33:220$942	105:951$356	366:170$053	3:147$325	369:317$378	173:246$923	192:923$130	2:525$310	1:330$504	1:194$806	0,47
1888...	146	42:030	93:373	395:594	530:997	4:864	97:675	18:155$450	2:840$400	240:713$903	33:638$236	109:852$410	384:204$549	2:877$365	387:081$914	175:723$613	208:480$936	2:161$538	1:427$952	1:203$586	0,46
1889...	149	45:207	95.857	404:407	545:471	4:317	96:190	20:843$694	3:309$460	253:003$235	31:423$030	115:809$264	400:235$529	5:564$372	405:799$901	192:833$380	207:102$149	2:686$145	1:391$961	1:294$184	0,48
1890...	149	48:357	99:099	406:931	554:387	5:069	100:824	18:639$183	4:456$600	247:710$957	34:956$754	125:983$355	408:651$066	5:142$670	413:793$736	203:717$860	204:933$206	2:442$625	1:375$391	1:367$134	0,50
1891...	149	44:669	94:273	385:646	524:588	5:416	106:200	18:119$710	9:900$560	240:320$729	35:302$758	122:987$673	398:611$160	3:742$620	402:353$780	196:676$495	201:934$665	2:675$242	1:355$266	1:319$976	0,49
1892...	149	40:159	87:222	381:787	509:168	5:651	119:602	17:798$926	10:417$136	227:508$837	36:999$244	133:493$328	398:001$409	3:827$320	401:828$729	203:713$920	194:287$489	2:671$150	1:303$943	1:367$207	0,51
1893...	149	43:010	93:793	397:933	534:736	5:205	122:545	18:873$833	9:567$870	241:867$038	36:178$323	142:802$218	420:847$579	3:729$865	424:577$444	205:023$260	215:824$319	2:824$480	1:448$185	1:375$995	0,49
1894...	149	44:096	93:827	396:273	534:196	6:321	120:353	19:083$838	8:643$340	239:951$763	42:095$692	141:838$953	423:886$408	19:721$941	443:608$349	206:290$850	217:595$558	2:844$875	1:460$373	1:384$502	0,49
1895...	149	46:390	96:135	406:624	549:149	6:093	125:524	19:613$540	9:212$440	246:075$976	40:157$495	151:209$103	437:442$574	9:239$441	446:682$015	210:454$352	226:988$222	2:935$856	1:523$411	1:412$445	0,48
1896...	150	50:492	108:289	439:528	598:309	7:891	133:650	21:016$338	11:406$470	257:268$997	47:592$117	162:772$479	467:633$593	7:538$235	475:171$828	209:063$870	258:569$723	3:117$557	1:723$798	1:393$759	0,45
1897...	152	67:947	156:696	535:019	755:662	11:704	137:724	21:553$995	12:679$570	272:676$894	46:616$997	158:952$967	478:246$858	4:299$613	482:546$471	231:102$630	247:144$228	3:146$360	1:625$949	1:520$412	0,48
1898...	152	70:686	172:784	600:255	843:725	10:560	151:503	22:478$489	13:438$170	274:926$582	55:432$601	172:501$731	502:860$914	4:563$979	507:424$893	230:611$855	272:249$059	3:308$295	1:791$112	1:517$183	0,46
1899...	152	60:359	152:190	561:930	774:479	14:999	176:540	22:440$999	14:292$490	265:400$456	61:064$723	170:678$595	497:143$774	4:145$615	501:289$389	246:941$596	250:202$178	3:270$682	1:646$067	1:624$616	0,49
1900...	152	72:423	165:767	622:251	860:441	15:840	179:367	24:170$509	20:056$030	293:482$080	67:147$411	186:428$983	547:058$474	3:426$919	550:485$393	239:083$627	307:974$847	3:599$068	2:026$150	1:572$918	0,44
Somma	3:415	1.055:136	2.400:389	9.547:827	13.003:352	149:111	2.338:411	415:864$122	136:123$546	5.483:994$317	854:898$385	2.773:712$781	9.112:605$483	98:078$763	9.210:684$246	4.594:672$817	4.517:932$666	2:668$405	1:322$967	1:345$438	0,50
																		Media			

Observações.— A extensão effectiva da linha do Minho entre a estação do Porto (S. Bento) e o meio da ponte internacional sobre o rio Minho, comprehende os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152$,80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias Exactas — Kilometros	Distancias De applicação — Kilometros
Linha do Minho			
Do Porto (Campanhã) a Nine	21–5–1875	38:965,40	
De Nine a S. Bento	1–1–1877	7:034,60	
De S. Bento a Barcellos	21–10–1877	4:239,30	
De Barcellos a Darque	24–2–1878	26:477,40	
De Darque a Caminha	1–7–1878	27:879,03	
De Caminha a S. Pedro da Torre	15–1–1879	20:806,27	
De S. Pedro da Torre a Segadães	3–6–1879	3:015,00	
De Segadães a Valença	6–8–1882	1:242,40	
Somma e segue	–	129:659,40	
Transporte	–	129:659,40	
De Valença á fronteira	25–3–1886	1:690,60	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (1)	8–11–1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira	–	134:057,29	(2) 133
Ramal de Braga			
De Nine a Braga	21–5–1875	14:912,80	15
Ramal da alfandega			
Do Porto (Campanhã a Porto (alfandega) (1)	8–11–1888	3:836,80	4
Total	–	152:806,89	152

(1) Para o effeito do trafego é considerado commum ás linhas do Minho e Douro.
(2) A extensão comprehendida entre a estação de Valença e a fronteira não é contada nas distancias de applicação, pois que a sua exploração é feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, pelo contrato de 22 de março de 1886.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.=

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 4

CAMINHO DE FERRO DO DOURO

Annos	Numero de kilometros exploraçãos	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade
1877...	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849$463	–$–	76:482$361	6:549$338
1878...	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882$204	–$–	77:431$952	4:902$204
1879...	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015$059	–$–	129:077$671	12:228$390
1880...	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487$980	–$–	167:476$053	23:461$462
1881...	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385$717	–$–	171:514$658	25:448$008
1882...	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763$118	–$–	175:298$918	23:630$351
1883...	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204$608	–$–	179:610$982	22:503$707
1884...	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291$384	–$–	175:455$115	25:514$234
1885...	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378$408	–$–	165:304$114	22:793$728
1886...	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888$281	3:251$940	169:722$532	24:057$705
1887...	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360$783	3:492$340	178:704$055	30:967$972
1888...	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067$394	3:387$580	197:978$313	32:371$313
1889...	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629$209	4:051$860	215:566$103	33:880$357
1890...	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151$484	5:715$400	219:272$243	36:128$559
1891...	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879$317	11:099$230	210:702$971	33:931$339
1892...	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971$442	11:504$210	199:370$816	33:219$253
1893...	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458$137	11:061$730	202:582$658	32:770$011
1894...	204	23:706	55:144	255:120	333:970	3:957	133:863	22:752$872	10:532$740	207:817$074	35:994$829
1895...	204	26:676	57:079	269:895	353:650	4:319	155:125	24:786$881	11:452$320	222:791$976	38:851$853
1896...	205	26:542	60:232	280:356	367:130	4:992	175:576	26:818$403	13:508$920	232:252$622	42:680$055
1897...	206	27:851	62:483	289:065	379:399	7:542	164:355	26:166$750	13:790$090	236:952$927	46:465$330
1898...	206	25:815	60:465	267:945	354:225	6:323	154:397	24:706$265	13:593$170	228:386$432	49:069$860
1899...	206	24:206	60:126	262:766	347:098	7:777	184:905	25:858$086	13:839$230	212:881$770	48:374$957
1900...	206	28:789	67:423	291:881	388:093	8:186	189:119	27:897$639	17:580$090	249:228$686	53:850$209
Somma	3:935	510:684	1.283:441	5.846:072	7.640:197	93:203	2.599:764	461:650$884	147:860$850	4.501:863$002	739:645$024

Annos	Rendimentos (liquidos impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
1877...	22:600$223	105:631$922	(a) –$–	105:631$922	56:830$285	48:801$637	2:296$346	1:060$905	1:235$441	0,54
1878...	23:613$925	105:948$081	(a) –$–	105:948$081	68:070$090	37:877$991	2:037$463	728$423	1:309$040	0,64
1879...	55:438$790	196:744$851	(a) –$–	196:744$851	115:274$205	81:470$646	2:342$201	969$889	1:372$312	0,58
1880...	105:781$261	296:718$776	1:493$580	298:212$356	151:047$692	145:671$084	2:472$656	1:213$926	1:258$730	0,51
1881...	125:711$791	322:674$457	1:018$610	323:693$067	151:233$340	171:441$117	2:540$744	1:349$930	1:190$814	0,47
1882...	143:758$554	342:687$823	982$962	343:670$785	156:691$169	185:996$654	2:698$329	1:464$541	1:233$788	0,46
1883...	143:869$599	345:984$288	1:971$253	347:955$541	156:853$954	189:130$334	2:641$101	1:443$743	1:197$358	0,45
1884...	148:548$582	349:517$931	1:166$510	350:684$441	167:538$615	181:979$316	2:514$518	1:309$204	1:205$314	0,48
1885...	145:367$512	333:465$354	1:201$303	334:666$657	177:990$369	155:474$985	2:399$031	1:118$525	1:280$506	0,53
1886...	159:323$998	353:104$235	2:076$630	355:180$865	179:880$215	173:224$020	2:540$318	1:246$216	1:294$102	0,51
1887...	174:184$469	383:856$496	2:063$120	385:919$616	207:711$698	176:144$798	2:218$823	1:018$178	1:200$645	0,54
1888...	189:889$645	420:239$271	2:057$560	422:296$831	245:129$756	175:109$515	2:090$743	871$192	1:219$551	0,58
1889...	255:408$511	504:854$971	4:594$052	509:449$023	264:013$488	240:841$483	2:474$780	1:180$596	1:294$184	0,52
1890...	265:941$925	521:342$727	3:101$520	524:444$247	278:915$728	242:426$999	2:555$601	1:188$367	1:367$234	0,53
1891...	229:010$075	473:644$385	2:225$470	475:869$855	269:275$712	204:368$673	2:321$786	1:001$807	1:319$979	0,57
1892...	247:289$417	479:879$486	2:519$750	482:399$236	279:398$201	200:481$285	2:352$350	982$751	1:369$599	0,58
1893...	256:506$912	491:859$581	1:959$245	493:818$826	280:702$986	211:156$595	2:411$076	1:035$081	1:375$995	0,58
1894...	251:607$130	495:419$033	23:431$085	518:850$118	282:438$489	212:980$544	2:428$524	1:044$022	1:384$502	0,57
1895...	279:580$649	541:224$478	9:558$008	550:782$486	288:138$845	253:085$633	2:653$061	1:240$616	1:412$445	0,53
1896...	312:506$150	587:438$827	5:718$905	593:157$732	286:007$880	301:430$947	2:865$555	1:470$395	1:395$160	0,49
1897...	288:181$756	571:600$013	2:731$953	574:331$966	312:358$500	259:241$513	2:767$353	1:252$374	1:508$978	0,54
1898...	263:193$619	540:649$911	2:807$920	543:457$831	312:539$750	228:110$161	2:611$835	1:101$981	1:509$853	0,58
1899...	293:158$251	554:414$978	4:294$865	558:709$843	346:801$166	207:613$812	2:678$333	1:002$965	1:675$368	0,62
1900...	316:337$663	619:416$558	3:420$440	622:836$998	333:320$969	286:095$589	3:006$876	1:388$813	1:618$063	0,54
Somma	4.696:810$407	9.938:318$433	80:394$741	10.018:713$174	5.368:163$102	4.570:155$331	2:525$620	1:161$411	1:364$209	0,54
							Medias			

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

Observações.—A extensão effectiva da linha do Douro entre a estação do Porto (S. Bento) e a fronteira, comprehende o ramal da alfandega, é de 206k,53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

Designações	Datas da abertura á exploração	Distancias Exactas — Kilometros	Distancias De applicação — Kilometros
Linha do Douro			
Do Porto (Campanhã) a Ermezinde (a)	24–5–1875	8:426,00	
De Ermezinde a Penafiel	30–7–1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide	20–12–1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal	15–9–1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua	15–7–1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão	4–4–1880	15:913,20	
De Ferrão ao Pinhão	1–6–1880	7:611,30	
Somma e segue	–	126:773,50	
Transporte	–	126:773,50	
Do Pinhão a Tua (margem direita) apeadeiro	1–9–1883	12:216,50	
De Tua (apeadeiro, margem direita) ao Pocinho	10–1–1887	32:455,00	
Do Pocinho a Coa	5–5–1887	9:061,30	
De Coa á fronteira	9–12–1887	19:483,70	
Do Porto (Campanhã) a Porto (S. Bento) (a)	8–11–1896	2:707,29	
Do Porto (S. Bento) á fronteira	–	202:697,29	(b) 203
Ramal da alfandega			
Do Porto (Campanhã) a Porto (alfandega) (a)	8–11–1888	3:836,80	4
Total	–	206:534,09	207

(a) Para o effeito do trafego é considerado commum ás linhas do Minho e Douro.
(b) A extensão comprehendida entre a estação de Barca de Alva e a fronteira (581 metros), não é contada nas distancias de applicação, pois a sua exploração é feita pela Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, pelo contrato de 29 de novembro de 1887.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.=

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 5

CAMINHOS DE FERRO DO PORTO Á POVOA DE VARZIM E A VILLA NOVA DE FAMALICÃO

(Via reduzida)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
1877...	28	23:492	230:843	–	254:335	882	7:947	–$–	–$–	42:942$700	1:071$000	6:627$613	50:641$313	316$025	50:957$338	36:637$788	14:003$525	1:808$618	500$126	1:308$492	0,72
1878...	35	18:833	213:162	–	231:995	830	7:514	–$–	–$–	39:626$460	1:076$280	10:807$915	51:510$655	478$860	51:989$515	38:649$211	12:861$444	1:471$732	367$469	1:104$263	0,75
1879...	44	16:457	208:572	–	225:029	818	8:743	–$–	–$–	37:287$570	1:037$570	10:678$144	49:003$284	482$040	49:485$324	43:317$374	5:685$910	1:113$711	129$225	984$486	0,88
1880...	44	14:962	190:946	–	205:908	694	8:633	–$–	–$–	34:599$470	1:271$620	9:113$050	44:984$140	446$970	45:431$110	41:038$241	3:945$899	1:022$367	89$680	932$687	0,91
1881...	51	20:804	216:288	–	237:092	1:947	10:274	–$–	–$–	44:292$390	4:850$265	9:309$390	58:452$045	813$810	59:265$855	48:252$699	10:199$346	1:146$118	199$987	946$131	0,82
1882...	57	19:991	227:243	–	247:234	2:726	12:432	–$–	–$–	46:112$060	5:683$060	10:851$860	62:646$980	682$540	63:329$520	53:060$097	9:586$883	1:099$069	168$190	930$879	0,85
1883...	57	20:342	230:714	–	251:056	2:873	14:523	–$–	–$–	47:856$736	5:765$096	11:862$000	65:483$832	677$560	66:161$392	53:602$675	11:881$157	1:148$839	208$441	940$398	0,82
1884...	57	22:908	244:553	–	267:461	4:032	15:493	–$–	–$–	50:251$114	7:891$250	12:222$554	70:364$918	813$330	71:178$248	53:145$217	17:219$701	1:234$472	302$100	932$372	0,75
1885...	57	23:664	258:755	–	282:419	2:969	20:632	–$–	–$–	48:870$841	5:937$640	13:908$061	68:716$542	893$560	69:610$102	50:545$274	18:171$268	1:205$553	318$794	886$759	0,74
1886...	57	28:304	261:294	–	289:598	3:175	19:975	–$–	740$170	50:878$473	6:350$325	13:975$985	71:204$783	776$010	71:980$793	49:941$493	21:263$290	1:249$206	373$040	876$166	0,70
1887...	57	31:710	279:400	–	311:110	3:795	19:335	–$–	774$180	54:912$805	7:608$030	13:016$670	75:537$505	883$995	76:421$500	51:129$265	24:408$240	1:325$219	428$214	897$005	0,68
1888...	57	30:843	291:844	–	322:687	3:154	16:318	–$–	716$040	56:435$751	6:059$440	11:615$695	74:110$886	864$860	74:975$746	47:366$067	26:744$819	1:300$190	469$207	830$983	0,64
1889...	57	32:698	296:719	–	329:417	2:548	21:468	–$–	678$560	58:951$559	5:238$400	14:011$785	78:201$744	1:135$265	79:337$009	49:027$321	29:174$423	1:371$960	511$832	860$128	0,63
1890...	57	36:280	315:006	–	351:286	3:769	18:880	–$–	887$810	61:418$885	6:200$770	13:129$500	80:749$155	843$330	81:592$485	47:591$457	33:157$698	1:416$652	581$714	834$938	0,59
1891...	57	32:342	283:841	–	316:183	3:350	17:825	–$–	1:602$780	54:273$260	7:561$360	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
1892...	57	29:869	278:345	–	308:214	3:365	18:970	(a) 916$426	1:556$100	55:405$809	8:400$473	12:930$070	76:736$352	725$455	77:461$807	47:412$825	29:323$527	1:346$252	514$417	831$804	0,62
1893...	61	32:315	295:766	–	328:081	2:646	23:214	3:701$560	1:423$060	56:969$197	6:110$090	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
1894...	63	31:028	344:270	–	375:298	3:291	24:370	3:835$289	1:637$620	59:351$145	6:623$939	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
1895...	63	30:278	371:162	–	401:440	2:565	22:530	4:017$936	1:693$860	63:685$426	5:438$968	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
1896...	63	34:580	436:753	–	471:333	3:398	23:081	4:306$330	2:201$940	68:602$237	6:510$984	15:540$262	90:653$483	–$–	90:653$483	56:388$567	34:264$916	1:438$944	543$888	895$056	0,62
1897...	64	50:509	490:027	–	540:536	3:431	24:693	4:900$185	2:449$460	75:620$581	6:735$609	15:889$807	98:245$997	350$180	98:596$177	61:623$222	36:622$775	1:535$093	572$230	962$862	0,62
1898...	64	49:605	544:138	–	593:743	4:589	28:489	4:962$647	2:800$340	78:519$363	8:395$221	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
1899...	64	38:151	518:729	–	556:880	3:506	35:203	4:540$441	2:948$370	69:937$506	7:095$259	21:486$827	98:519$592	280$640	98:800$232	74:766$500	23:753$092	1:539$368	371$142	1:168$226	0,75
1900...	64	50:726	615:349	–	666:075	3:555	49:986	5:542$313	4:673$820	84:002$333	7:322$562	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
Somma	1:335	720:691	7.643:719	–	8.364:410	67:908	470:537	36:723$127	26:784$110	1.340:803$671	136:235$211	331:221$027	1.808:259$909	14:843$585	1.823:103$494	1.267:222$820	541:037$085	1:354$501	405$271	949$230	0,70
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre Porto e Povoa do Varzim na extensão approximada de 28 kilometros em 1 de outubro de 1875; em 7 de agosto de 1878 abriram-se mais 16 kilometros até á estação de Fontainhas, e em 12 de junho de 1881 até á estação de Famalicão *terminus* da linha, com a extensão approximada total de 57 kilometros. Em 6 de maio de 1893 abriu-se á exploração o ramal da Senhora da Hora para o porto de Leixões, na extensão approximada de 6 kilometros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da linha achou-se entre Porto e Famalicão a extensão de 57k,174, o que dá a extensão total de applicação das linhas em exploração de 64 kilometros no anno de 1897.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 6

RAMAL DE CACERES

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1880...	40	352	1:334	3:280	4:966	442	31:377	928$877	–$–	2:817$648	497$080	26:224$735	29:539$463	127$911	29:667$374	25:259$006	4:280$457	738$846	107$011	631$475	0,85
1881...	72	1:858	3:212	5:201	10:274	354	67:004	2:394$770	–$–	6:853$586	1:415$253	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
1882...	72	8:527	8:514	10:089	27:130	1:015	101:664	2:702$323	–$–	16:357$615	4:347$770	58:229$203	78:931$588	1:267$843	80:202$431	74:039$480	4:895$108	1:096$314	67$988	1:028$326	0,94
1883...	72	11:264	11:745	15:904	38:916	1:539	86:850	3:152$444	–$–	19:014$996	7:051$696	56:276$294	82:342$986	914$056	83:357$042	67:492$040	14:850$946	1:143$652	206$263	937$389	0,82
1884..	72	8:400	8:150	13.809	30:359	1:701	72.438	2:878$882	–$–	16:756$721	6:590$334	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
1885...	72	4:768	5:010	10:464	20:242	944	42:208	1:921$955	–$–	14:201$251	3:921$766	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
1886...	72	7:098	6:662	12:487	26:247	947	50:103	2:126$682	582$910	18:777$527	5:705$193	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
1887...	72	7:355	8:779	13:112	29:246	957	66:087	3:358$672	749$130	17:623$510	5:045$631	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
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	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
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	32:795$202	65:984$885	1:532$087	67:516$972	57:298$287	8:686$598	916$456	120$647	795$809	0,87
1890...	72	7:835	6:265	14:823	28:923	1:294	45:756	2:121$301	288$250	18:192$867	4:546$233	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	22:710$230	44:370$521	265$271	44:635$792	51:740$506	— 7:369$985	616$257	— 102$261	718$618	1,17
1896...	72	4:071	6:137	14:040	24:247	890	35:156	1:639$112	400$010	12:698$005	5:951$353	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
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	22:790$829	41:633$511	213$649	41:847$160	56:466$466	— 14:832$955	578$243	— 206$013	784$256	1,35
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	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
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	26:816$055	45:573$299	262$143	45:835$442	55:323$141	— 9:749$842	632$962	— 135$414	768$367	1,27
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	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
Somma	1:351	132:375	134:423	264:741	530:539	26:820	997:755	44:309$538	6:316$880	325:197$302	117:587$674	668:945$333	1.111:730$309	15:560$653	1.127:290$962	1.216.730$039	— 104:999$730	822$894	— 77$720	855$615	0,09
																		Medias			

Observações. — Este ramal foi aberto á exploração na sua totalidade entre a estação de Torre das Vargens e a fronteira de Hespanha alem de Marvão, na extensão de 71k,640, em 6 de junho de 1880.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 7

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA ALTA

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimen kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Do transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes						
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	838	13:027	4:804$991	–$–	55:918$896	7:961$063	38:740$601	102:620$560	1:946$905	104:567$465	99:452$363	3:168$197	808$035	24$946	783$089	0,97
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585$468	–$–	97:894$171	15:525$248	102:472$501	215:891$920	5:523$073	221:414$993	173:886$498	42:005$422	853$327	166$029	687$298	0,80
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675$963	–$–	98:356$645	19:593$507	122:257$907	240:208$059	5:933$738	246:141$797	147:122$442	93:085$617	949$438	367$927	581$511	0,61
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821$086	–$–	93:534$809	19:090$610	155:899$493	268:524$912	5:568$603	274:093$515	165:205$545	103:319$367	1:061$363	408$377	652$986	0,61
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	174:122$574	308:075$574	8:752$469	316:828$043	167:180$129	140:895$445	1:217$689	556$898	660$791	0,54
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	164:191$533	307:808$726	7:560$056	315:368$782	165:348$840	142:459$886	1:216$635	563$082	653$553	0,54
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	170:445$524	318:279$796	11:832$246	330:112$042	159:075$342	159:204$454	1:258$023	629$267	628$756	0,50
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	226:641$985	373:492$296	14:261$105	387:753$401	172:725$784	200:766$512	1:476$253	793$543	682$710	0,46
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	199:512$101	353:524$134	10:634$650	364:158$784	172:708$694	180:815$440	1:397$329	714$686	682$643	0,49
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	154:152$684	293:112$510	9:853$504	302:966$014	164:620$057	128:492$453	1:158$547	507$875	650$672	0,56
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	162:302$930	281:169$666	10:136$174	291:305$840	160:814$741	120:354$925	1:111$342	475$711	635$631	0,57
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	169:952$209	287:365$040	12:331$213	299:696$253	157:770$878	129.594$162	1:135$830	512$230	623$600	0,54
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	160:775$001	275:589$166	11:321$176	286:910$342	155:811$402	119:777$764	1:089$285	473$430	615$855	0,56
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	159:308$941	291:026$931	11:588$753	302:615$684	161:426$224	129:600$707	1:150$304	512$256	638$048	0,55
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	166:749$696	303:216$237	16:401$499	319:617$736	167:016$973	136:199$264	1:198$483	538$337	660$146	0,55
1897...	253	18:823	40:147	163:190	227:160	3:610	88:667	13:037$891	5:557$540	121:727$816	26:841$914	160:420$125	308:989$855	18:796$153	327:786$008	164:577$829	144:412$026	1:221$304	570$798	650$505	0,53
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	145:666$762	301:342$085	2:803$652	304:145$737	168:861$236	132:480$849	1:191$075	523$639	667$435	0,56
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	171:337$590	327:507$828	5:626$105	333:133$933	175:779$653	151:728$175	1:294$498	599$716	694$782	0,53
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	177:203$219	365:987$498	14:502$729	380:490$227	199:721$827	166:265$671	1:446$590	657$146	789$414	0,55
Somma	4:681	302:858	684:447	2.848:172	3.835:497	60:933	1.665:070	239:623$311	49:004$790	2.076:992$831	464:586$586	2.982:153$376	5.523:732$793	185:373$803	5.709:106$596	3.099:106$457	2.424:626$336	1:180$032	517$971	662$060	0,56
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade, entre a Figueira da Foz e a fronteira de Hespanha alem de Villar Formoso, na extensão de 252k,2518, em 1 de julho de 1882, e inaugurada officialmente em 3 de agosto do mesmo anno.
Foi subsidiada pelo Estado com a quantia de 23:000$000 por kilometro, na importancia total de 4.650:764$220 réis, na extensão de 202k,20714 entre a estação da Pampilhosa e a fronteira alem de Villar Formoso. A parte da linha entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz não teve subsidio algum do Estado.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. — O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 8

CAMINHO DE FERRO DO BOUGADO A GUIMARÃES

(Via reduzida)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafegos)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes				
1884...	31	21:753	95:691	–	117:444	791	9:120	–$–	–$–	29:925$585	3:159$155	5:269$405	38:354$145	40$960	38:395$105	23:845$196	14:508$949	1:237$230	468$030	769$200	0,62
1885...	34	30:290	95:560	–	125:850	964	14:256	–$–	–$–	29:805$085	3:978$338	8:383$155	42:166$578	454$020	42:620$598	28:510$662	13:655$916	1:240$193	401$644	838$549	0,68
1886...	34	31:335	106:908	–	138:243	1:191	16:096	–$–	405$320	32:810$730	3:456$980	9:539$020	45:806$730	510$490	46:317$220	30:974$690	14:832$040	1:347$256	436$236	911$020	0,68
1887...	34	32:434	113:020	–	145:454	1:354	18:622	–$–	414$340	35:400$495	4:227$540	11:928$950	51:556$985	509$395	52:066$380	29:426$923	22:130$062	1:516$381	650$884	865$497	0,57
1888...	34	32:184	121:787	–	153:971	1:294	21:167	–$–	426$610	37:866$530	4:070$125	14:327$350	56:264$005	682$545	56:946$550	29:551$333	26:712$672	1:654$824	785$667	869$157	0,52
1889...	34	35:193	131:069	–	166:262	1:400	19:936	–$–	474$140	38:036$120	4:447$069	14:140$000	56:623$189	982$275	57:605$464	28:221$925	28:401$264	1:665$387	835$331	830$056	0,50
1890...	34	36:092	141:706	–	177:798	1:552	21:365	–$–	773$870	39:062$435	4:909$910	14:540$980	58:513$325	760$075	59:273$400	27:788$478	30:724$847	1:720$980	903$672	817$308	0,47
1891...	34	36:987	140:736	–	177:723	1:151	24:033	–$–	1:252$770	38:866$155	4:862$653	17:197$587	60:926$395	484$075	61:410$470	28:893$573	32:032$822	1:791$952	942$141	849$811	0,47
1892...	34	35:297	151:176	–	186:473	1:341	27:951	–$–	961$860	38:601$480	4:612$460	20:351$336	63:565$276	444$415	64:009$691	27:546$159	36:019$117	1:869$567	1:059$386	810$181	0,43
1893...	34	32:679	146:257	–	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897$575	988$260	37:272$077	3:960$095	21:903$743	63:135$915	719$372	63:855$287	25:920$547	37:215$368	1:856$938	1:094$569	762$369	0,41
1894...	34	32:574	149:682	–	182:256	1:489	27:761	2:910$619	1:104$500	37:335$792	4:400$983	21:088$209	82:824$984	669$985	63:494$969	25:591$106	37:233$878	1:847$793	1:095$114	752$679	0,41
1895...	34	33:442	156:002	–	189:444	1:579	27:711	3:070$345	1:254$460	38:749$763	5:579$637	22:590$074	66:919$474	706$741	67:620$215	24:879$115	42:040$359	1:968$219	1:236$481	731$738	0,37
1896...	34	37:629	163:206	–	200:835	1:790	31:549	3:273$445	1:585$010	41:531$276	4:987$333	24:500$949	71:019$558	690$317	71:709$875	24:275$086	46:744$472	2:088$810	1:374$837	713$973	0,34
1897...	34	37:371	169:955	–	207:326	2:170	36:834	3:464$750	1:738$780	42:387$328	5:559$525	27:894$019	75:840$872	1:017$110	76:857$982	25:664$572	50:176$300	2:230$613	1:475$773	754$840	0,34
1898...	34	36:311	172:446	–	208:757	2:494	39:716	3:540$369	1:745$360	41:786$450	6:579$023	29:340$676	77:706$149	1:308$975	79:015$124	26:401$668	51:304$481	2:285$474	1:508$955	776$519	0,33
1899...	34	37:114	190:762	–	227:876	2:971	43:115	3:758$701	2:006$010	43:870$953	7:647$404	31:407$910	82:926$267	459$420	83:385$687	26:634$749	56:291$518	2:439$007	1:655$632	783$375	0,32
1900...	34	38:558	210:291	–	248:849	3:242	42:909	4:091$061	2:876$600	49:197$676	8:650$903	31:350$010	89:198$589	677$365	89:875$954	28:795$815	60:402$774	2:623$487	1:776$552	846$935	0,32
Somma	575	577:243	2.456:254	–	3.033:497	28:051	450:301	27:066$865	18:007$890	652:505$930	25:089$137	325:753$373	1.063:348$433	11:111$435	1.074:459$971	462:921$597	600:426$839	1:849$301	1:044$220	805$081	0,43
																		Medias			

(a) Tendo entrado só em vigor em 1 de janeiro de 1893 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluido o imposto de transito e addicionaes, só d'aquella data começou a respectiva cobrança.

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25k,299, em 31 de dezembro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33k,421, em 14 de abril de 1884.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.=

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 9

RAMAL DE COIMBRA

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de «exploração»	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1885...	1	3:303	6:347	9:356	19:006	352	5:388	48$541	–$–	597$476	186$393	2:177$394	2:061$263	45$919	2:107$182	1:167$883	893$380	2:061$263	893$380	1:167$883	0,57
1886...	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220$694	447$190	2:404$870	819$837	4:278$578	7:503$285	193$886	7:697$171	5:818$422	1:684$863	3:751$642	842$431	2:909$211	0,77
1887...	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238$602	707$630	3:712$915	966$794	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
1888...	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215$498	628$540	3:339$997	1:044$755	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
1889...	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270$092	803$400	3:697$932	1:476$410	6:278$424	11:452$766	278$744	11:731$510	7:902$551	3:350$215	5:726$383	1:775$108	3:951$275	0,69
1890...	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292$264	1:154$810	4:127$672	1:281$313	7:224$335	12:633$320	36$234	12:669$554	9:034$035	3:599$285	6:316$660	1:799$643	4:517$017	0,71
1891...	2	17:120	40:032	99:253	156:408	3:313	25:954	317$081	2:147$710	3:792$511	1:615$524	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
1892...	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274$991	2:117$020	3:668$849	1:702$226	6:729$882	12:100$957	58$000	12:158$957	8:758$110	3:542$847	6:050$478	1:671$423	4:379$055	0,72
1893...	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:043	27:021	251$479	2:264$860	3:613$060	1:651$092	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
1894...	2	12:666	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219$537	2:381$620	3:528$518	1:559$765	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
1895...	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237$985	2:453$220	3:645$002	1:639$412	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
1896...	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288$996	2:813$310	4:666$785	1:780$438	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
1897...	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297$783	2:943$160	4:429$408	1:503$874	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
1898...	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317$720	3:064$330	4:514$834	2:179$400	7:901$120	14:595$354	81$694	14:676$850	9:198$756	5:396$598	7:297$677	2:698$299	4:599$378	0,63
1899...	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322$350	3:320$370	4:896$894	2:206$708	8:134$524	15:238$126	87$650	15:325$776	8:949$095	6:289$031	7:619$062	3:144$515	4:474$547	0,58
1900...	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327$167	4:065$690	5:031$532	2:238$066	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
Somma	31	237:658	636:474	1.691:797	2.565:929	44:571	405:955	4:140$782	31:212$360	59:668$260	23:852$009	99:820$956	183:341$218	1:848$968	185:190$186	124:248$830	59:092$388	5:914$232	1:906$206	4:908$026	0,67
																		Medias			

Observações. — Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1895, na extensão approximada de 1ᵏ,7.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 10

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Annos	Numero de kilometros exploradas	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1887...	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446$641	491$560	124:664$251	4:339$457	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
1888...	74	80:933	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121$332	736$650	157:036$630	9:146$439	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
1889...	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450$080	886$090	177:592$057	9:660$892	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
1890...	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043$933	1:105$640	175:216$739	16:661$323	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
1891...	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125$042	1:647$850	156:203$406	14:482$938	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
1892...	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627$578	1:392$160	138:736$517	11:052$486	84:695$673	234:484$676	981$000	235:465$676	139:670$409	94:814$267	3:168$712	1:281$274	1:877$438	0,59
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301$524	1:636$200	140:031$763	11:411$514	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
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136$947	1:697$560	137:864$353	14:835$503	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	5,59
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	10:072$859	1:879$520	141:430$436	13:689$106	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
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568$639	2:445$300	154:006$709	15:039$809	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
1897...	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967$718	2:882$940	165:194$875	14:874$796	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
1898...	74	62:022	224:920	697:660	984:602	3:949	154:034	14:048$806	2:965$130	164:999$180	13:151$830	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
1899...	74	63:319	245:493	718:457	1.027:269	3:986	202:180	15:573$711	3:645$650	184:738$960	12:231$559	141:746$465	338:716$984	1:948$340	340:665$324	181:584$294	157:132$690	4:577$255	2:123$414	2:453$841	0,53
1900...	74	68:223	264:506	774:103	1.106:832	4:084	232:404	16:934$837	5:977$890	192:010$656	12:750$634	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
Somma	1:028	1.074:394	2.743:042	5.949:422	9.706:858	45:059	2.797:295	164:419$647	29:390$140	2.209:726$532	173:358$286	1.512:185$637	3.895:270$455	36:253$836	3.931:524$291	2.063:102$005	1.832:168$450	3:789$173	1:782$265	2:006$908	0,52
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão approximada de 28 kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74k,342 até aos limites da concessão, alem das estações de Torres Vedras e Cintra.

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

Repartição das Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 11

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS A FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

Annos	Numero de kilometros exploraados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas da exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1887...	40	4:804	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614$929	88$880	25:492$695	1:435$650	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	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
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	120:280$657	265:836$191	98:310$822	364:147$013	216:754$766	49:081$425	1:582$358	292$151	1:290$206	0,81
1898...	168	24:078	74:649	377:472	476:199	6:603	147:076	13:807$441	6:208$930	136:559$942	22:319$583	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
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	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
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	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
Somma	2:177	291:225	780:724	3.331:384	4.400:333	66:702	1.459:226	136:873$760	45:412$150	1.416:692$096	205:486$326	1.348:084$069	3.070:262$491	1.221:095$578	4.291:358$069	2.547:298$923	522:963$568	1:410$318	240$222	1:170$095	0,82
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Torres Vedras e Leiria, na extensão approximada de 96ᵏ,55885, em 1 de agosto de 1887, e até á estação da Figueira da Foz, na extensão approximada de 151ᵏ,63194, em 17 de julho de 1888, e em 8 de junho de 1889 e 15 de junho de 1891 o ramal de Alfarellos; sendo extensão total approximada da linha de 167ᵏ,6048.

(a) Nestas verbas são incluidas as que da verba geral «receita fora do trafego», de todas as linhas exploradas pela Companhia Real, competem a esta linha na proporção do seu rendimento do trafego annual; e desde 1 de janeiro de 1888 (data fixada pela portaria de 11 de junho d'esse anno, para contagem de garantia de juro) as importancias das garantias de juro liquidadas pelo Estado pela forma seguinte:

Em 1888 — todo anno em duas secções, de Torres Vedras a Leiria	57:935$310
Em 1889 — parte do anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	81:936$400
Em 1890 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1891 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1892 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1893 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1894 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1895 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1896 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	100:565$088
Em 1897 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	96:946$633
Em 1898 — todo o anno, na totalidade da linha até á Figueira da Foz e a Alfarellos	88:891$195
Em 1899 — todo o anno, na totalidade da linha.....	103:416$565
Em 1900 — todo o anno, na totalidade da linha.....	62:675$344
	1.195:757$063

Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000$000 réis que a Companhia Real tinha de entregar ao Estado pela linha americana de S. Martinho do Porto á Marinha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1883.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 12

CAMINHO DE FERRO DE FOZ-TUA A MIRANDELLA

(Via reduzida)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)						Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1887...	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346$583	102$900	2:699$114	1:066$983	4:564$330	8:330$427	15:206$561	23:536$988	7:144$711	1:185$716	595$030	84$694	510$336	0,86
1888...	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275$684	437$230	10:261$562	2:707$051	18:388$268	31:356$881	59:163$252	90:520$133	41:767$317	— 10:410$436	570$125	— 189$280	759$405	1,33
1889...	55	1:940	4:503	24:643	30:906	373	18:596	1:505$409	207$650	11:361$160	2:358$305	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
1890...	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649$884	301$660	12:879$614	3:849$467	21:761$725	38:490$806	57:601$473	96:092$279	32:782$413	5:708$393	699$833	103$789	596$044	0,85
1891...	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632$647	526$150	12:758$338	3:447$424	21:685$079	37:890$841	59:321$855	97:212$696	27:962$194	9:928$647	688$924	180$521	508$403	0,74
1892...	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698$046	531$600	10:765$558	3:415$608	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
1893...	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657$587	595$490	11:125$774	2:548$336	26:602$137	40:276$547	57:454$615	96:731$162	25:444$099	14:832$448	732$301	269$681	462$620	0,63
1894...	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570$506	605$480	11:084$216	2:715$696	23:768$725	37:568$637	60:290$698	97:859$335	25:177$711	12:390$926	683$066	225$289	457$777	0,67
1895...	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582$466	618$240	11:258$871	2:409$152	23:914$407	37:582$430	59:212$044	96:794$474	24:171$636	13:410$794	683$317	243$833	439$484	0,64
1896...	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558$015	746$730	11:110$259	2:442$326	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
1897...	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684$726	778$270	12:483$458	2:886$133	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
1898...	55	1:955	4:556	23:282	29:793	783	18:796	1:692$418	754$330	12:500$772	4:072$286	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
1899...	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989$554	800$060	12:442$107	3:915$284	32:026$251	48:383$642	49:462$030	97:845$672	26:798$023	21:585$619	879$701	392$465	487$236	0,55
1900...	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139$185	1:088$250	14:065$974	3:487$095	34:588$339	52:141$408	45:948$768	98:090$176	25:917$488	26:223$920	948$025	476$798	471$227	0,50
Somma	729	27:926	58:039	302:783	388:748	7:623	256:091	21:982$710	8:094$040	156:795$777	41:321$146	327:498$969	525:616$892	781:383$347	1.280:000$239	380:837$544	146:779$348	721$010	201$343	522$410	0,72
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e Mirandella, na extensão de 54ᵏ,67955, em 29 de setembro de 1887.

(a) Nestas verbas são incluidas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes: no anno de 1897 está incluida a verba de 154$522 réis, proveniente da rectificação nas liquidações da garantia de juro nos annos de 1887 (2.º semestre), 1888 e 1889 (1.º semestre), relativa á extensão rigorosa da linha.

Em 1887 — 94 dias.....	15:206$561
Em 1888 — todo o anno.....	59:123$612
Em 1889 — todo o anno.....	58:009$544
Em 1890 — todo o anno.....	57:511$148
Em 1891 — todo o anno.....	59:222$135
Em 1892 — todo o anno.....	57:631$603
Em 1893 — todo o anno.....	57:221$275
Em 1894 — todo o anno.....	59:929$188
Em 1895 — todo o anno.....	58:940$211
Em 1896 — todo o anno.....	53:487$617
Em 1897 — todo o anno.....	56:963$111
Em 1898 — todo o anno.....	56:938$142
Em 1899 — todo o anno.....	49:114$177
Em 1900 — todo o anno.....	45:356$413
	749:655$037

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 15

RAMAL DE SANTA APOLONIA A BEMFICA

(Dupla via)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes				
1888...	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	711$782	-$-	8:691$333	392$451	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
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	867$227	-$-	9:323$858	577$144	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
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	807$167	-$-	9:144$928	756$781	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
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	633$369	-$-	4:309$413	878$460	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
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:626	65:593	1:288$083	-$-	14:122$544	2:878$039	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
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:533$621	-$-	20:656$746	2:847$020	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
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:774$699	-$-	25:649$749	2:712$744	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
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:137$321	-$-	30:107$413	2:887$560	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
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:374$702	-$-	31:714$516	2:891$752	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
1897...	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:594$615	-$-	34:961$704	3:237$063	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
1898...	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:082$081	-$-	44:573$944	2:981$230	18:389$587	65:944$761	368$216	66:312$977	37:431$836	28:512$925	8:243$095	3:564$115	4:678$979	0,56
1899...	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:476$922	-$-	48:860$937	3:294$275	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
1900...	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:980$345	-$-	57:014$638	3:612$888	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
	101	427:474	1.193:791	3.817:204	5.438:469	60:818	1.049:952	25:267$934	-$-	339:131$723	29:947$407	166:162$331	535:241$461	3:796$481	539:037$942	304:435$549	230:805$913	5:299$420	2:285$207	3:014$213	0,56
																		Medias			

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio de 1888, na extensão approximada de 7 kilometros, entre a biburcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão approximada de 1$,9 e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão approximada de 0$,8, em 5 de setembro de 1891.

A segunda via neste ramal foi aberta á exploração entre Campolide e a bifurcação de Chellas, em 10 de setembro de 1892, e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata, em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é approximadamente de 7$,3.

Nesta linha não se cobra o imposto do sêllo, sendo lançado o respeitante ás mercadorias ou bagagens, que por ella passam, a cargo das linhas expedidoras ou destinatarias da Companhia Real.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.=

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 14

RAMAL DE CASCAES

(Dupla via)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)												Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico tota (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes												
1889...	5	–	84:424	91:866	176:310	34	–	813$354	9$800	16:127$962	167$864	–$–	16:295$826	380$945	16:676$771	15:035$718	1:266$108	3:259$165	252$022	3:007$143	0,92
1890...	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942$427	57$210	57:965$200	1:649$303	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
1891...	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970$963	156$340	76:586$746	3:037$574	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
1892...	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031$563	194$740	57:437$251	2:038$454	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
1893...	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974$789	259$340	55:102$599	2:066$565	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
1894...	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152$162	305$040	57:577$093	2:873$411	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
1895...	25	56:155	201:785	373:018	630:958	599	15:817	4:202$301	375$280	78:455$738	2:761$569	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
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	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
1897...	(b) 26	80:576	335:762	1.118:892	1.534:730	1:560	35:815	8:683$020	1:591$720	160:048$889	4:681$724	17:150$727	181:881$340	933$355	182:814$695	114:130$015	67:751$325	6:995$436	2:605$820	4:389$615	0,62
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	13:088$297	244:215$900	1:363$629	245:579$529	177:714$228	66:501$672	9:392$918	2:557$756	6:835$162	0,72
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	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
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	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
	276	918:227	4.454:310	7.068:386	12.440:923	13:230	222:140	76:267$522	20:563$060	1.460:469$831	40:401$448	89:374$239	1.590:245$518	10:258$905	1.600:504$423	1.263:798$517	326:447$001	4:730$574	1:182$779	4:578$980	0,79
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na extensão approximada de 19 kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias) e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços, em 6 de dezembro de 1890, em via simples provisoria, na extensão total approximada de 23^{k},5. A ligação, tambem provisoria, entre as estações de Alcantara-mar e Alcantara-terra, na extensão approximada de 0^{k},6, teve logar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu á exploração provisoria o troço entre Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cêrca de 3 kilometros.

A via dupla foi aberta á exploração entre Caxias e Estoril, em 1 de outubro de 1890, entre o Estoril e Cascaes, em 21 de maio de 1892, entre Pedrouços e Belem, em 25 de junho de 1896, entre Belem e Alcantara-mar, em 28 de julho de 1896 e entre Alcantara-mar e Caes do Sodré em 4 de julho de 1897.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 15

LINHA URBANA DE LISBOA

(Dupla via)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros: 1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Mercadorias — Numero de toneladas: Grande velocidade	Pequena velocidade	Impostos: De transito	De sêllo	Rendimentos (liquidos de impostos): Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Producto liquido (rafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
1890...	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	–	1:206$163	93$800	23:767$552	531$623	–$–	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
1891...	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	–	2:077$785	503$420	39:609$293	2:905$322	–$–	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
1892...	4	98:965	224:824	360:894	681:683	5:073	–	2:426$668	2:904$160	45:684$610	5:953$002	–$–	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
1893...	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	–	2:746$087	4:196$770	51:459$502	7:459$550	–$–	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
1894...	4	128:932	326:797	532:017	987:646	7:566	–	2:994$336	4:773$600	56:108$991	8:393$100	–$–	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
1895...	4	99:654	294:866	667:848	1.062:368	8:791	–	3:287$502	5:074$400	61:916$536	8:804$032	–$–	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
1896...	4	78:052	305:059	694:372	1.077:483	9:003	–	3:303$210	6:564$430	62:166$826	8:814$646	–$–	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
1897...	4	64:372	256:255	332:373	1.253:000	7:909	–	3:349$536	7:608$950	62:678$206	9:347$601	–$–	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
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$654	–$–	101:966$287	586$100	105:552$387	62:249$995	42:716$292	26:241$571	10:679$073	15:562$498	0,50
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$121	–$–	87:839$131	505$260	88:344$391	71:273$293	16:565$838	21:959$782	4:141$459	17:818$323	0,81
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$466	–$–	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
Somma	42	1.072:096	3.135:447	7.698:877	11.906:420	79:572	–	33:892$394	62:017$040	642:216$859	101:663$117	–$–	743:879$976	4:856$213	748:736$189	549:249$475	194:630$501	17:711$428	4:634$059	13:077$368	0,73
																		Medias			

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 16

CAMINHO DE FERRO DE SANTA COMBA DÃO A VISEU

(Via reduzida)

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)					Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico, total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes					
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117$792	54$220	1:604$115	192$744	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
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345$040	448$510	19:128$753	2:551$468	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
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285$145	456$780	16:431$762	2:333$115	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
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262$494	479$820	15:713$888	2:202$692	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
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167$762	460$980	14:155$724	2:579$673	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
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292$909	550$180	15:289$164	2:740$845	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
1896...	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332$705	723$470	16:189$788	3:411$862	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
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387$471	846$340	17:089$188	2:955$823	11:939$035	31:984$046	62:757$606	94:741$652	25:896$447	6:087$599	639$680	121$751	517$928	0,80
1898...	50	3:761	8:714	34:932	47:417	692	10:304	1:386$537	837$050	17:293$276	3:613$877	10:798$830	31:705$983	62:217$758	93:923$741	25:484$995	6:220$988	634$119	124$419	509$599	0,79
1899...	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481$486	941$580	16:907$904	3:666$107	14:006$971	34:580$982	62:307$059	96:888$041	30:424$447	4:156$535	691$618	83$130	608$488	0,87
1900 ..	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566$956	1:289$790	18:493$774	3:931$927	13:741$665	36:167$366	61:323$615	97:490$981	29:135$975	7:031$391	723$316	140$627	582$719	0,81
Somma	505	44:778	94:492	347:106	486:376	5:150	107:015	13:626$297	7:088$720	168:297$336	30:180$133	112:624$683	311:102$152	630:061$205	941:163$357	284:137$083	26:965$069	616$043	53$396	562$647	0,91
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração na sua totalidade entre as estações de Santa Comba Dão e Viseu, em 25 de novembro de 1890, na extensão de 49k,51086.

(a) Nestas verbas são incluidas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 25 de novembro de 1890, que são as seguintes:

Em 1890 — trinta e sete dias	6:315$789
Em 1891 — todo o anno	62:304$466
Em 1992 — todo o anno	62:304$466
Em 1893 — todo o anno	62:304$466
Em 1894 — todo o anno	62:304$466
Em 1895 — todo o anno	62:304$466
Em 1896 — todo o anno	62:304$466
Em 1897 — todo o anno	62:199$456
Em 1898 — todo o anno	61:760$708
Em 1899 — todo o anno	61:875$235
Em 1900 — todo o anno	60:794$702
	626:772$686

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 47

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

Annos	Numero de kilometros exploradas	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos				Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De cêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes						
1891...	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907$681	313$320	19:808$032	3:859$725	18:829$321	49:497$078	99:971$135	142:468$213	61:751$178	— 19:254$100	817$252	— 370$271	1:187$523	1,45
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	45:490$391	94:331$973	310:339$570	404:671$543	157:090$267	— 62:758$294	571$709	— 380$358	952$062	1,66
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:887$905	1:746$320	52:876$171	8:946$901	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
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	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
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	79:581$491	150:295$014	396:034$352	546:329$366	166:392$196	— 16:097$182	708$939	— 75$930	784$869	1,10
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	91:271$117	163:539$126	402:911$071	566:450$497	152:620$491	10:918$935	771$412	51$504	719$917	0,93
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	91:743$821	166:851$223	401:968$085	568:819$308	164:713$068	2:138$155	787$034	10$085	776$948	0,98
1898...	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679$341	3:103$310	67:491$252	12:908$243	85:886$720	166:286$215	402:040$352	568:326$567	163:533$636	2:702$579	784$368	12$748	771$620	0,98
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	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
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	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
Somma	1:896	71:503	195:523	854:083	1.121:109	17:764	456:683	66:430$653	24:878$140	565:019$287	104:953$243	783:620$219	1.453:592$752	3.427:700$070	4.881:292$822	1.518:467$188	— 64:873$436	766$662	— 34$215	800$879	1,04
																		Medias			

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165ᵏ,086, em 6 de setembro de 1891; e até á Guarda, na extensão approximada de 211ᵏ,590, em 11 de maio de 1893.

(a) Nestas verbas são incluidas:

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

2.º — As importancias de garantia de juro liquidadas pelo Estado desde 6 de setembro de 1891, para as duas primeiras secções de Abrantes á Covilhã, fixando a por taria de 26 de março de 1892, para este effeito a extensão das duas secções em 157ᵏ,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o acordo de 11 de abril de 1896 a extensão total provisoria da linha para este effeito em 203ᵏ,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

Em 1891 — cento e dezesete dias	90:351$135
Em 1892 — todo o anno	309:941$570
Em 1893 — todo o anno	309:094$725
Em 1894 — todo o anno	309:941$570
Em 1895 — todo o anno (b)	395:195$788
Em 1896 — todo o anno	401:111$860
Em 1897 — todo o anno	401:111$860
Em 1898 — todo o anno	401:111$860
Em 1899 — todo o anno	388:306$050
Em 1900 — todo o anno	403:205$459
	3.409:311$887

A verba annual da garantia de juro para o total da linha garantida é de 401:111$861 réis, mas no anno de 1895 deduziu se a quantia de 5:976$075 réis, importancia de multas devidas pela Companhia Real, liquidadas segundo o acordo de 11 de abril de 1896.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. —

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 18

Mappa resumo estatistico do trafego de todos os caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1900

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)									
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes	Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
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	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
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:381	435:181	80:950$271	–$–	1.289:246$083	185:975$552	1.181:055$087	2.656:276$722	28:989$070	2.685:265$792	1.058:025$613	1.598:256$109	2:619$602	1:576$189	1:043$413	0,40
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958$442	–$–	1.319:351$146	228:311$101	1.323:672$698	2.871:335$245	18:324$010	2.889:659$255	1.194:098$625	1.677:236$620	2:612$680	1:526$148	1:086$532	0,41
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:381	621:023	99:194$077	–$–	1.403:166$097	224:850$225	1.562:082$151	3.210:098$473	15:103$962	3.225:202$435	1.250:468$647	1.959:629$826	2:727$356	1:664$936	1:062$420	0,39
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	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
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	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
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	1.736:687$348	3.664:319$138	38:328$236	3.702:637$374	1.582:668$370	2.081:650$768	2:465$894	1:400$841	1:065$053	0,43
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	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
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	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
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	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
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	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
1888...	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.279:358	165:399$687	25:437$250	2.233:251$806	388:623$231	2.259:235$196	4.881:110$233	183:672$677	5.064:782$910	2.063:289$225	2.817:821$008	2:592$198	1:496$453	1:095$745	0,42
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	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
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	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
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	2.200:977$016	5.248:260$301	385:935$759	5.634:196$069	2.792:202$677	2.456:057$624	2:399$753	1:123$026	1:276$727	0,53
1892...	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949$702	80:976$406	2.434:092$022	422:166$206	2.339:224$973	5.195:483$201	563:481$655	5.758:964$856	2.736:746$307	2.458:736$894	2:258$906	1:069$016	1:189$890	0,53
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	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
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	2.404:400$637	5.306:761$734	626:589$801	5.933:351$535	2.698:773$964	2.607:987$770	2:255$317	1:108$367	1:146$950	0,51
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	2.553:522$795	5.588:628$260	692:193$825	6.280:822$085	2.753:627$327	2.835:000$933	2:374$098	1:204$333	1:169$765	0,49
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714$767	105:089$380	2.729:469$190	453:054$661	2.691:076$005	5.873:599$856	694:998$851	6.568:598$707	2.752:666$462	3.120:933$394	2:490$924	1:323$551	1:167$373	0,47
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	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
1898...	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355$862	118:771$500	3.062:450$510	563:459$117	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
1899...	3:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649$169	130:524$570	3.162:245$437	582:302$118	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
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	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
Somma	43:895	10.592:556	35.972:280	79.088:869	125.653:705	1.491:801	31.561:609	3.893:877$126	1.204:478$586	51.954:467$112	9.005:061$487	52.329:010$037	113.288:539$036	7.395:041$730	120.683:580$766	52.352:750$742	60.935:788$294	2:580$898	1:388$217	1:192$681	0,46
																		Medias			

Observações. —Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto do sêllo, de 26 de novembro de 1885, elaborado para execução da carta de lei de 28 de julho de 1885, começou a cobrar-se o imposto do sêllo nos caminhos de ferro a contar tão somente de 1 de janeiro de 1896.

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

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 49

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1900

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes				
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099$800	–$–	819:942$660	122:043$340	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
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646$990	–$–	850:472$678	140:718$922	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
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062$428	–$–	829:459$427	170:117$376	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
1880...	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804$194	–$–	866:408$201	173:114$738	1.052:461$018	2.091:983$957	9:000$000	2.100:983$957	658:871$596	1.433:112$361	3:831$472	2:624$748	1:206$724	0,31
1881...	578	82:238	196:243	698:172	976:659	16:936	447:367	53:627$709	–$–	885:221$535	165:614$148	1.103:451$626	2.154:287$309	100:576$771	2.254:864$080	712:100$200	1.442:187$109	3:727$141	2:495$134	1:232$007	0,33
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	1.159:609$590	2.358:000$406	37:856$755	2.395:857$161	934:425$303	1.423:575$098	3:344$681	2:019$255	1:325$426	0,40
1883...	831	119:540	311:649	814:755	1.245:944	21:392	555:900	67:312$840	–$–	1.055:729$884	193:437$293	1.228:924$770	2.478:091$947	30:326$096	2.508:418$043	952:194$750	1.525:897$197	2:982$060	1:836$218	1:145$842	0,38
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	1.280:674$671	2.528:817$798	25:526$289	2.554:344$085	901:859$867	1.626:957$931	3:043$102	1:957$831	1:085$271	0,36
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	1.301:095$289	2.494:349$231	55:193$124	2.549:543$355	885:534$846	1.608:814$385	2:998$016	1:933$671	1:064$345	0,35
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	1.375:658$427	2.793:321$936	69:516$619	2.862:838$755	943:749$230	1.849:572$706	3:353$327	2:220$375	1:132$952	0,34
1887...	939	217:263	464:147	1.349:042	2.030:452	31:066	697:356	89:451$308	13:542$020	1.356:183$689	249:645$422	1.431:286$988	3.037:116$099	69:702$815	3.106:818$914	1.053:024$427	1.984:091$672	3:234$416	2:112$984	1:121$432	0,35
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	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
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	1.786:971$597	3.693:306$750	172:501$414	3.865:808$114	1.472:863$453	2.220:443$297	3:416$565	2:054$064	1:362$501	0,40
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	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
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	1.439:061$678	3.481:596$539	255:700$153	3.737:296$692	1.770:312$414	1.711:284$125	2:993$634	1:471$439	1:522$195	0,51
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	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
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	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
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	1.558:506$046	3.481:852$453	440:015$906	3.921:818$359	1.683:999$147	1.797:803$306	2:631$748	1:358$884	1:272$864	0,48
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	1.673:944$942	3.697:708$423	527:657$030	4.225:365$453	1.733:817$071	1.963:891$352	2:792$831	1:483$302	1:309$529	0,47
1896...	1:326	443:672	1.478:877	4.302:946	6.225:495	58:236	1.233:686	124:695$245	60:145$130	1.833:165$591	282:105$885	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$485	1:301$403	0,44
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	1.896:965$718	4.121:191$195	536:417$611	4.657:608$806	1.917:451$894	2.203:739$301	3:110$332	1:663$200	1:447$133	0,46
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	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$550	1:554$789	0,46
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	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
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	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
Somma	23:853	7.079:538	20.573:013	57.916:867	85.569:418	963:648	21.557:829	2.286:115$958	686:002$450	34.535:772$480	5.915:397$940	35.726:632$834	76.177:803$254	5.609:210$525	81.787:013$779	31.889:514$761	44.288:288$493	3:193$770	1:856$795	1:336$974	0,41
																		Medias			

(a) Nestas verbas estão incluidas as importancias das garantias de juro, pagas pelo Estado á Companhia Real, pela linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarel los desde 1888, e pela linha da Beira Baixa desde 1891.

Repartição de Obras Publicas, 31 de julho de 1901. =

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 20

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 até 31 de dezembro de 1900

Annos	Numero medio de kilometros explorados (a)	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego	Totaes				
1877...	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719$209	-$-	352:026$655	47:901$746	281:117$410	681:045$811	2:659$660	683:705$471	330:823$598	350:222$213	1:617$686	831$882	785$804	0,48
1878 ..	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303$281	-$-	399:146$945	44:180$350	294:511$819	737:839$114	1:118$355	738:957$469	420:873$530	316:965$584	1:559$913	670$117	889$796	0,57
1879...	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896$014	-$-	452:604$449	57:156$155	354:137$792	863:898$396	1:682$580	865:580$976	553:273$683	310:624$713	1:573$585	565$801	1:007$784	0,64
1880...	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389$883	-$-	502:158$426	70:463$867	500:508$083	1.073:130$376	5:656$992	1.078:787$368	550:558$810	522:571$566	1:828$161	890$241	937$920	0,51
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099$567	-$-	506:780$232	78:364$431	489:104$156	1.074:248$819	4:657$300	1.078:906$119	592:468$566	481:780$253	1:808$500	811$078	997$422	0,55
1882...	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672$107	-$-	537:718$832	77:593$073	503:592$293	1.118:904$198	3:756$370	1.122:660$568	601:336$208	517:567$990	1:883$677	871$327	1:012$350	0,54
1883...	598	68:949	175:320	708:697	952:966	11:334	237:781	52:500$342	-$-	545:010$377	79:832$404	495:900$578	1.120:743$359	7:324$580	1.128:067$939	576:870$945	543:872$414	1:874$152	909$485	964$667	0,51
1884...	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:009	54:344$237	-$-	545:915$559	88:540$500	510:900$053	1.145:356$112	5:149$705	1.150:505$817	597:987$702	547:368$410	1:890$026	903$248	986$778	0,52
1885...	606	71:486	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:470$167	-$-	527:306$690	83:308$879	537:427$295	1.148:042$864	5:557$471	1.153:600$335	656:175$776	491:867$088	1:894$460	811$662	1:082$798	0,57
1886...	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143$059	9:472$300	548:255$266	90:385$129	550:826$050	1.189:466$445	9:328$190	1.198:794$635	617:471$687	571:994$758	1:962$816	943$886	1:018$930	0,52
1887...	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069$852	9:663$760	566:804$665	99:707$474	590:334$960	1.256:847$099	9:044$735	1.265:891$834	652:301$746	604:545$353	1:924$728	925$797	998$931	0,52
1888...	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039$512	9:557$670	608:616$878	105:885$939	609:914$180	1.324:416$997	6:141$805	1.330:558$802	734:225$957	590:191$040	1:900$168	846$759	1:053$409	0,55
1889...	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193$450	11:202$330	695:945$718	117:647$232	719:656$558	1.533:249$508	11:515$539	1.544:765$047	773:382$625	759:866$883	1:988$650	985$560	1:003$090	0,50
1890...	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504$891	16:168$140	722:633$647	133:822$167	719:525$935	1.575:981$749	9:245$570	1.585:227$319	910:270$913	665:710$836	1:903$359	803$998	1:099$361	0,58
1891...	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495$886	33:666$010	716:620$103	144:678$910	701:977$223	1.563:276$236	7:238$770	1.570:515$006	887:501$946	675:774$290	1:888$014	816$152	1:071$862	0,57
1892...	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142$770	34:295$296	681:952$731	137:538$515	749:745$907	1.569:237$153	8:339$470	1.577:576$623	923:021$774	646:215$379	1:895$213	780$453	1:114$760	0,59
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485$786	33:565$290	704:231$105	136:977$090	756:827$839	1.598:026$034	21:769$275	1.619:795$309	873:354$665	724:671$369	1:929$983	875$207	1:054$776	0,55
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437$034	31:997$320	697:268$838	143:548$684	776:884$065	1.617:701$587	62:860$296	1.680:561$883	883:363$408	734:338$179	1:953$746	886$882	1:066$864	0,55
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742$483	33:983$940	722:821$964	143:368$194	806:922$307	1.673:112$465	41:861$734	1.714:974$199	888:112$682	784:999$783	2:020$667	948$067	1:072$600	0,53
1896...	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	79:549$047	39:687$100	758:870$039	153:596$271	866:345$264	1.778:811$574	14:877$550	1.793:688$624	895:866$370	882:945$204	2:143$146	1:063$789	1:079$357	0,50
1897...	834	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226$262	42:726$520	809:384$952	166:157$950	881:193$559	1.856:736$461	18:666$906	1.875:403$367	953:782$381	902:954$080	2:226$303	1:082$679	1:143$623	0,51
1898...	834	134:747	322:332	1.193:605	1.650:684	28:527	546:720	84:968$763	44:658$590	819:265$904	189:346$710	897:152$216	1.905:764$830	43:216$914	1.948:981$744	995:374$606	910:390$224	2:285$089	1:091$594	1:193$494	0,52
1899...	834	123:036	304:519	1.179:362	1.606:917	34:879	612:991	85:241$945	47:034$660	799:671$852	197:425$584	918:980$297	1.916:077$733	38:235$045	1.954:312$778	1.076:676$751	839:400$982	2:297$455	1:006$475	1:290$979	0,56
1900...	843	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:540	658:319	90:836$623	61:322$450	879:279$491	209:410$670	991:803$312	2.080:493$473	35:527$221	2.116:020$694	1.125:040$604	955:452$869	2:467$963	1:133$396	1:334$567	0,54
Somma	16:898	2.142:380	5.146:763	20.522:113	27.811:256	419:421	8.719:236	1.508:422$170	459:001$376	15.100:291$318	2.796:837$924	15.505:279$151	33.402:408$393	375:431$533	33.777:839$926	18.070:116$933	15.332:291$460	1:976$707	907$343	1:069$364	0,54
																		Medias			

(a) Nestas extensões está incluida em duplicado a distancia kilometrica, ou 8k,4 entre Porto (Campanhã) e Ermezinde, desde 8 de novembro de 1888, tambem a extensão do commum ao trafego das linhas do Minho e Douro.

ramal de Campanhã á nova Alfandega do Porto, ou 3k,9, e desde 8 de novembro de 1896 tambem a extensão entre Porto (Campanhã), e Porto (S. Bento), ou 2k,7, por serem troços

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901.=

O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*

N.º 21

Mappa resumo estatistico do trafego dos caminhos de ferro portugueses, de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, de via reduzida, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1901

Annos	Numero medio de kilometros exploraros (a)	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Rendimentos (liquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto liquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico liquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Totaes do trafego	Fora do trafego (a)	Totaes				
1877...	28	23:492	230:843	–	254:335	882	7:947	–$–	–$–	42:942$700	1:071$000	6:627$613	50:641$313	316$025	50:957$338	36:637$788	14:003$525	1:808$618	500$126	1:308$492	0,72
1878 ..	35	18:833	213:162	–	231:995	830	7:514	–$–	–$–	39:626$460	1:076$280	10:807$915	51:510$655	478$860	51:999$515	38:649$211	12:861$444	1:471$733	367$470	1:104$263	0,75
1879...	44	16:457	208:572	–	225:029	818	8:743	–$–	–$–	37:287$570	1:037$570	10:678$144	49:003$284	482$040	49:485$324	43:317$374	5:685$910	1:113$711	129$225	984$486	0,88
1880...	44	14:962	190:946	–	205:908	694	8:633	–$–	–$–	34:599$470	1:231$620	9:113$050	44:984$140	446$970	45:431$110	41:038$241	3:945$899	1:022$367	89$680	932$687	0,91
1881...	51	20:804	216:288	–	237:092	1:947	10:274	–$–	–$–	44:292$390	4:850$265	9:309$390	58:452$045	813$810	59:265$855	48:252$699	10:199$346	1:146$118	199$987	946$131	0,82
1882...	57	19:991	227:243	–	247:234	2:726	12:432	–$–	–$–	46:112$060	5:683$060	10:851$860	62:646$980	682$540	63:329$520	53:060$097	9:586$883	1:099$070	168$191	930$879	0,85
1883...	57	20:342	230:714	–	251:056	2:873	14:523	–$–	–$–	47:856$736	5:765$096	11:862$000	65:483$832	677$560	66:161$392	53:602$675	11:881$157	1:148$839	208$441	940$398	0,82
1884...	88	44:661	340:244	–	384:905	4:823	24:613	–$–	–$–	80:176$699	11:050$405	17:491$959	108:719$063	854$290	109:573$353	76:990$413	31:728$650	1:235$444	360$553	874$891	0,71
1885...	91	53:954	454:315	–	408:269	3:933	34:888	–$–	–$–	28:675$926	9:915$978	22:291$216	110:833$120	1:347$580	112:230$700	79:055$936	31:827$184	1:218$495	349$749	868$746	0,71
1886...	91	59:639	368:202	–	427:841	4:366	36:071	–$–	1:145$490	83:689$203	9:807$305	23:515$005	117:011$513	1:286$500	118:298$013	80:916$183	36:095$330	1:285$841	396$652	889$189	0,69
1887...	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346$583	1:291$420	93:012$411	12:902$553	29:509$950	135:424$917	16:599$951	152:024$868	87:700$899	47:724$018	1:289$761	454$515	835$246	0,65
1888...	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275$684	1:579$880	104:563$843	12:836$616	44:331$313	161:731$772	60:710$657	222:442$429	118:684$717	43:047$055	1:107$752	294$843	812$909	0,73
1889...	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505$409	1:360$350	108:348$839	12:043$774	50:049$856	170:442$469	60:271$654	230:714$123	117:844$663	52:597$806	1:167$414	360$259	807$155	0,69
1890...	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767$676	2:017$560	114:965$049	15:152$891	50:428$164	180:546$104	65:520$667	246:066$771	113:736$575	66:809$529	1:195$669	442$447	753$222	0,63
1891...	196	78:529	440:131	64:471	583:134	5:552	66:547	2:977$687	3:830$215	125:026$506	18:422$905	59:938$115	203:387$526	122:996$836	326:384$362	134:388$317	68:999$209	1:037$692	352$037	685$655	0,66
1892...	196	72:172	443:149	54:393	569:714	5:713	76:402	3:899$617	3:506$340	121:204$609	18:761$656	67:266$276	207:232$541	121:461$602	329:694$143	128:493$760	78:738$781	1:057$308	401$728	655$580	0,62
1893...	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:695	83:946	9:519$216	3:486$630	121:080$936	14:821$213	75:108$899	211:011$048	120:981$618	331:992$666	127:853$907	83:157$141	1:055$055	415$786	639$269	0,61
1894...	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484$176	3:808$580	121:926$877	16:320$291	69:010$526	207:257$694	123:713$599	330:971$293	131:411$419	75:846$275	1:026$028	375$477	650$551	0,63
1895...	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963$656	4:116$740	128:983$224	16:168$602	72:655$546	217:807$372	122:675$061	340:482$433	131:697$574	86:109$798	1:078$254	426$286	651$968	0,60
1896...	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470$495	5:257$150	137:433$560	17:352$505	76:052$891	230:838$956	122:869$245	353:708$201	131:138$660	99:700$296	1:142$767	493$566	649$207	0,57
1897...	203	93:921	674:407	59:144	827:472	6:646	92:924	11:437$132	5:812$850	147:580$555	18:137$090	81:042$502	246:760$147	121:849$846	368:609$993	138:074$954	108:685$193	1:215$567	535$395	680$172	0,56
1898...	203	91:632	729:854	58:224	879:710	8:558	97:305	11:581$971	5:637$040	150:099$861	22:660$407	81:810$155	254:570$423	121:378$894	375:949$317	150:428$989	104:141$434	1:254$041	513$011	741$029	0,59
1899...	203	81:277	723:308	58:503	863:088	7:994	116:898	11:770$182	6:696$020	143:158$470	22:324$054	98:927$959	264:410$483	112:509$149	376:919$632	158:623$719	105:786$764	1:302$514	521$117	781$397	0,59
1900...	203	96:058	840:890	62:763	999:711	8:206	131:946	13:339$515	9:928$460	165:759$757	23:392$487	108:417$748	297:569$992	109:474$718	407:044$710	171:520$278	126:049$714	1:465$862	620$934	844$927	0,57
	3:144	1.370:638	10.252:504	649:889	12.273:031	108:732	1.284:544	99:338$999	59:474$760	2.318:403$714	292:825$623	1.097:098$052	3.708:327$389	1.410:399$672	5.118:727$061	2.393:119$048	1.315:208$341	1:179$493	418$323	761$170	0,64
																		Medias			

(a) Desde o anno de 1887 são incluidas nestas verbas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado á Companhia Nacional pela linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella e desde 25 de novembro de 1890 tambem as respectivas á linha de Santa Comba Dão a Viseu.

Repartição de Obras Publicas, em 31 de julho de 1901. = O Engenheiro Chefe da Repartição, *João da Costa Couraça.*