



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

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA — PORTUGAL : anno 28500; semestre 13400.

HESPAÑA; anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL : anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL : 40000 réis—Avalio, 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

DIRECÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º — LISBOA

Telephone, 27

10.º do 16.º anno

16 de Maio de 1903

Numero 370

C. MAHONY & AMARAL

ESCRITORIO — RUA AUGUSTA, 70 2.º — Lisboa

Metaes em bruto e em obra. — Vigamentos de ferro em T I L L e todos os mais para construcções. — 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, vagon, tenders etc., etc. — Vias portateis. — Rails d'aço de diversos perfis e pesos. — Chapas tubulares 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 Candiot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico — MAHONY — Lisboa

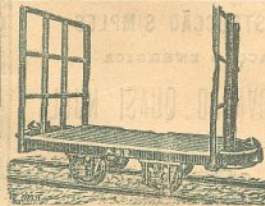
Numero telefonico 583

FABRICA

DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS

MOVIDOS POR

VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL

BERLIN — C. W.

Agentes para Portugal

F. Street & C.^{ia}

156, R. do Poço dos Negros

LISBOA

Agente para as Colonias

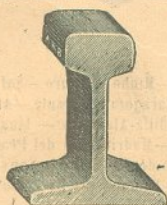
Roberto Pegado

R. dos Capellistas, 22, a 81

LISBOA

SUCCURSAL EM MADRID

Calle de Atocha, 20



SUCCURSAL EM BILBAO

Gran Via, 34

J. B. FERNANDES & C.^aSUCESSORES DE José Gregório 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,
teiros, engenhos de furar e cimento Portland

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

Ferragens, folha de flandres; estanho, zinco, regulo de
antimonio, cobre; lação; chumbo em barra, em chapas de
minuição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garra-
fões, garrafas e muitos outros artigos.**Sulphato de cobre** inglez, especial para o tra-
tamento das vinhas com percentagem garantida. **Sul-
phostéatite cuprica** belga, para o tratamento
das vinhas, batatas e limateiros. **marca caveira**,
exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea**.
«Eclair» de Vermorel, para o tratamento das vinhas;
deposto exclusivo dos annunciantes. **Pulverizadores**.
«Eclair», de Vermorel, para a calda bordeliza.
Pulverizadores para applicar a sulphostéatite cu-
prica. **Injectores** «Excelsior» de Vermorel
para applicar o sulfureto de carbono **Flôr de en-
xofre de Brandram**. **Enxofre moído**,
Nitrato de sodio, poderoso agente de fertilização
para as vinhas e outras culturas. **Superphospha-
to 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 inextinguivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

WALTER MUTHS & S^o NIERANTIGO TRAFEGO DA C^a

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, Mazagao e MogadorSERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAÑA
PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DACompanhia 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, Rotterdam
e Antuerpia para Badajoz, Cáceres, Valencia, d'Alicantara
e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George** Succ.^a — RUA DA PRATA, 8 2.^o
Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — CALLE DE CANIRARES, 18

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15 — PARA PORTUGAL, HESPAÑA, 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 combolos
de passageiros e de mercadorias

SINAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

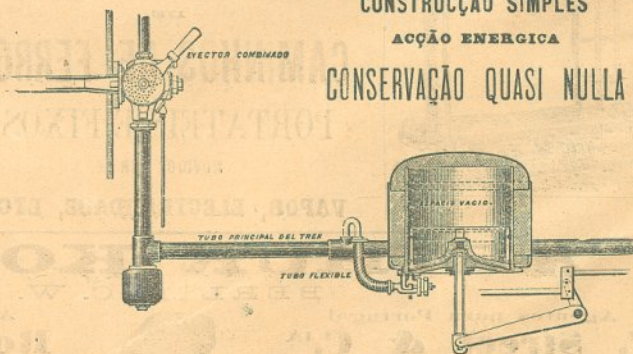
Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

Lista das companhias da peninsula
que teem adoptado este freio:

PORTUGAL — Companhia Real — Minho e Douro — Sul e Sueste — Beira Alta.

HESPAÑA — Norte — Madrid, Zaragoza y Alicante — Andaluzes — Tarragona, Barcelona y Francia — Madrid-

Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bil-
bao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias — Madrid-Villa del Prado — La Robla-Valmaseda — Lezama-Bilbao — Trian
— Luchana-Munguia — Las Arenas — Palencia — Puerto de Santa Maria-San Lucar — Central de Vizcaya — Grao a Turis.Tremvias: Urbano de Santander — Sardinero a Santander — Barcelona a San Gervasio — Avilés a Las Salinas — Valencia a
Grao, etc.

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-eeditor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Estatísticas do tráfego de todas as linhas portuguezas nos annos de 1887 a 1901.

Tarifa especial n.º 9, da Beira Alta, transportes de vinhos.

SUMMARY

A LINHA DE ARGANIL por Soares Cardoso.....	159
AS VIAS FERREAS NO PARLAMENTO por J. S.....	160
PART. OFFICIAL — Portaria de 21 de abril, 1.º e 6 de maio, decret. de 21 de abril e bases para a construcção e exploração d.ªs linhas ferreas d.ª Valle do Lima, do Alto Minho e de Braga a Guimarães.....	161
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	163
ESTATISTICAS DO TRAFEGO.....	163
LINHAS DO VALLE DO SORRAIA.....	164
DE INHABITABILIDADE — Carta de 1.º de maio de 1903.....	164
PART. FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Recolha dos caminhos de ferro portuguezos e hespanhoes.....	165 a 167
LOBITO A' FRONTEIRA.....	168
COMPANHIA NACIONAL.....	168
AMPLIAÇÃO DA ESTACÃO DA ALFANDEGA DO PORTO.....	169
LINHAS PORTUGUEZAS — Carruagens do Minho e Douro — Contribuição aos elevadores — Ampliação de estações do Douro — Para a historia — Estado da linha de Ponte de Sôr e do Sado — Prolongamento de linha — Guimarães a Fafe — Pedido de concessão — Locomotivas do Minho e Douro — Alto Minho.....	169
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Italia — Inglaterra — Russia — Argelia — America do Norte.....	170
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	171
AVISOS DE SERVIÇO.....	171
ARREMATOES.....	171
FALTA DE ESPAÇO.....	171
AGENDA DO VIAJANTE.....	172
HORARIO DOS COMBOIOS.....	172
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	174

A linha de Arganil

Na sessão nocturna da camara dos deputados de 11 do corrente foi votado com uma pequena alteração o projecto de lei apresentado á Camara pelo sr. ministro das obras publicas, e que tem por fim autorizar o governo a adeantar annualmente pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado á Companhia do Caminho de ferro do Mondego, e até o limite de 10:500.000 réis, a quantia precisa para, com o rendimento liquido do encargo de exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, perfazer a importancia de 24:833.375 réis, valor da annuidade necessaria para o juro de 5 por cento e amortização em vinte cinco annos de um emprestimo de 350:000.000 réis em obrigações a emitir pela referida companhia, para habilitar, á conclusão da 1.ª secção da linha e a transformar em contracto definitivo o accordo a que chegou com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes para a sua exploração.

Pelos alvarás régios de 1 de setembro de 1887 e de 8 de novembro de 1888 foi feita á Companhia do Caminho de ferro do Mondego a concessão de um caminho de ferro de via larga de Coimbra a Arganil, de-

videndo a construcção da linha estar terminada dois annos depois de approvedo o projecto.

Difficuldades financeiras e dessidencias com o empreiteiro obrigaram a companhia a interromper os trabalhos, que na 1.ª secção estavam muito adiantados; e nos quaes se tinham gasto mais de mil contos de réis, levando a companhia a requerer cessação de pagamentos, o que lhe foi concedido por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa de 24 de outubro de 1895.

Por vezes requereu a companhia ao governo o adiamento do prazo para a conclusão da linha, o que lhe foi concedido, mediante parecer favoravel da junta consultiva de obras publicas e minas e sendo o ultimo prazo fixado para 31 de outubro de 1896, impondo-se ao mesmo tempo á companhia a obrigação de mandar fazer algumas reparações na parte construida e algumas alterações na via publica, em harmonia com as indicações da fiscalização do governo.

Procurou ainda a companhia obter dos credores um accordo que lhe permitisse a conclusão da linha, mas não o conseguindo, foi-lhe aberta fallencia por sentença do Tribunal do Commercio de 18 de fevereiro de 1897, ficando desde então a companhia sob o regimen da lei de 9 de novembro de 1893, passando a ser dirigida por um conselho fiscal, no qual se acham representados os credores, a companhia e o governo.

Desde que tomou posse procurou o conselho chegar a uma solução pratica e para isso entrou em negociações com o empreiteiro, com os credores e com a Companhia Real, tendo depois de varias tentativas chegando a uma solução que em resumo consiste no seguinte: A companhia do caminho de ferro do Mondego emite 350 contos de réis nomináes de obrigações de 5 % amortizáveis em 25 annos, e applica o producto d'esta emissão á conclusão da 1.ª secção da linha, á aquisição de materiaes em favor do empreiteiro e á satisfação de outras despesas julgadas inadiveis; a Companhia Real explorará a linha por 25 annos recebendo pelo serviço da exploração a quantia de 500.000 réis por anno e por kilometro; o empreiteiro entrega o material existente, mediante accordo com esta companhia. Restava apenas obter a collocação das obrigações; para isso sollicitou o conselho fiscal uma garantia não superior a 3 %, e é para que o governo a possa dar, que apresentou á Camara o projecto de lei a que nos vamos referir.

Vejamus que encargo resultará para o Estado da sua approvação.

As despesas annuaes com a exploração da linha, segundo o accordo citado, são 15 contos, visto ter proximoamente 50 kilometros a 1.ª secção da linha. Para o serviço de emissão precisa a companhia de 24:833.375 réis, o que constitue um total de 39:833.375 réis por anno.

Quando o rendimento kilometrico da linha fosse de 1:327.758 réis; dispensaria a companhia qualquer au-

xílio do governo, pois que a companhia teria rendimentos proprios para saldar aquelles encargos. Não chegando áquella quantia o rendimento kilometrico, o Estado adeantarão, até 10:500.000 réis por anno, o necessario para os perfazer, o que terá logar no maximo se o rendimento kilometrico fôr apenas de 977.791 réis.

Vê-se, pois, que o estado auxiliara a companhia quando o rendimento kilometrico annual variar entre os limites 977.791 réis e 1:327.758 réis, sendo maximo, no primeiro caso e nullo no segundo. Aos 10:500.000 réis do adeantamento maximo deve ainda abater-se o rendimento provavel dos impostos de transito e de sellos avaliados em 2.000.000 réis por anno, o que reduz aquella importancia a 8:500.000 réis.

Será licito julgar que o rendimento kilometrico da linha venha a dispensar total ou parcialmente este auxilio do estado.

Tudo o faz suppôr, e especialmente a analyse dos rendimentos kilometricos annuaes da linha da Beira Alta desde 1883 até hoje.

Finalmente, pelo projecto, quando o rendimento liquido da linha exceda a annuidade necessaria para as obrigações, começa o Estado a ser reembolsado das quantias que tiver adeantado, accrescidas do juro de 5^o/100, entrando no ratio a que houver de se proceder com os restantes credores, nos termos da homologação pelo Tribunal do Commercio do contracto de exploração da linha e do accordo com os credores da companhia, de modo a deixar de ser applicavel á companhia o regimen de lei de 9 de novembro de 1893.

Eis em resumida summula em que consta a proposta de lei que foi approvada na camara dos senhores deputados quasi unanimemente.

SOARES CARDOSO.

As vias ferreas no parlamento

A sessão das camaras legislativas de 1902-1903 é seguramente uma das mais memoraveis para a historia do desenvolvimento ferroviario de Portugal. Em muitas outras sessões se tem occupado o parlamento de assumptos ferroviarios; em muitas outras sessões se tem discutido projectos de lei para a execução d'estas obras que tanto contribuem para o desenvolvimento da riqueza publica, votado leis para a construcção de vias ferreas importantes; em poucas porém se haverá tratado de tantas linhas, poucas se terão occupado tão largamente da realização d'este poderoso meio de fomento — o caminho de ferro.

Occupou-se da construcção do caminho de ferro da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira, o que porventura precipitou a resolução d'este assumpto e correu effizadamente para se preferir o executar a obra por administração directa, solução a nosso vêr preferivel a qualquer outra pois que, entre outros motivos dignos de consideração, põe nas mãos da administração dos caminhos de ferro do estado um valioso affluente da linha do Douro.

Occupou-se da pequena questão do caminho de ferro do Algarve relativa á estação de Olhão.

Occupou-se repetidas vezes do caminho de ferro de Arganil cujas obras estavam a perder-se se não lhe acudisse o estado com as providencias que vão tomar-se e das quaes se dá noticia no nosso primeiro artigo, firmado pelo illustre engenheiro que foi o relator do projecto na camara dos deputados.

Occupou-se do caminho da ferro do Lobito em que se fundam tantas esperanças e que fez nascer tantos recios.

Com a ascensão do sr. conde de Paçô-Vieira á gerencia da pasta das obras publicas, o movimeto do fomento ferroviario já iniciado recebe novos impulsos.

O nobre ministro traz ao parlamento projectos de maior alcance economico e que hão de illustrar para sempre o seu nome.

As côrtes discutem o importantissimo projecto sobre a rede complementar do caminho de ferro do estado, e, logo a seguir, o benefico projecto salvador do caminho de ferro d'Arganil.

Os interesses ferroviarios, teem occupado portanto d'uma maneira notavel o nosso governo e os nossos legisladores.

Este movimento mesmo, não se resume nisto. Continua com resonancias em diversos pontos do paiz. Parece que accordamos agora depois de repousar algum tempo. Surgem as iniciativas mais ou menos justificadas e felizes. As corporações, os particulares, como que suggestionados pela obra do governo e pela acção latente da administração dos caminhos de ferro do estado, apeteem novas linhas, relembram pedidos feitos, avigoram antigas pretensões, apresentam requerimentos novos.

As camaras municipaes impacientes pelos melhoramentos promettidos apressam-se a pedir a immediata construcção.

Os povos de Bastos e de Amarante querem as linhas do valle do Tamega, os de Guimarães fazem votos pela do Alto Minho, os de Vianna impetram a do Valle do Lima, os de S. Pedro do Sul supplicam que a linha do Valle do Vouga seja incluída na rede geral da viação ferrea do paiz; os de Chaves sustentam a necessidade da sua ligação com a linha do Douro; os de Miranda do Douro agitam-se a requerer a construcção da linha do Pocinho a Miranda, que atravessa as minas de ferro de Moncorvo e serve os jazigos de alabastro de Vimioso, os de Monsão e Melgaço começam a achar longa a espectativa da linha concedida entre Valença e Melgaço; os de Setubal rejubilam e festejam a nova linha do Sado.

E' um abalo intenso, uma vibração que corre todo o paiz.

Ao mesmo passo pedem-se concessões de linhas electricas e de via reduzida, algumas das quaes muito conviria fazer, tirando do limbo onde se acham nas respectivas secretarias, os requerimentos e resolvendo quaes as que devem ser dadas, quaes as que convém regeitar.

Ha uma verdadeira febre ferroviaria.

*

Este jornal tem acompanhado as discussões travadas sobre os projectos relativos a caminhos de ferro e dado as devidas informações sobre esses projectos antes até da sua discussão nas camaras.

E' desnecessario portanto explicar e accentuar de novo quaes os beneficios que da sua approvação deve advir.

Não será porém descabido que frizemos um ponto a que na discussão parlamentar sobre o projecto da lei da rede complementar dos caminhos de ferro do estado se não deu talvez o devido relevo, ou que não foi talvez interpretado justamente.

Alguns deputados mostraram grandes apprehensões e receios de que se vá fazer já um emprestimo de 7.000 contos para a construcção de todas as linhas a que se refere a lei, e que são o lanço de Villa Viçosa, a linha da Regoa a Chaves, a do Sado com o seu ramal a Sines, a de Miranda, a do Tamega, a de Ponte de Sôr, a do Guadiana, a de Villa Franca das Naves e a da circumvallação do Porto.

Disse-se que o principal fim do governo com a sua proposta de lei era o de contrahir esse empréstimo.

Parece supôr-se que se quer adquirir já os meios para levar á pratica em bloco um tão largo plano. Não é essa a impressão que nos deixou o projecto, e não é de certo esse o pensamento do governo.

Diz-se no projecto de lei já votado na primeira camara d'uma maneira muito clara, logo no n.º 1.º do artigo 1.º, que a construção será por tróços successivos.

As verbas necessarias para essas construcções serão também por emissões successivas. Não se vae pedir emprestado logo toda a somma a que se refere a auctorização. Emite-se só a que fôr precisa para as primeiras obras. E como estas obras são de rendimento e não obras estereis, o augmento de receitas na exploração dos tróços abertos successivamente ao trafego, contribue successivamente para fazer face aos encargos toniados.

E' necessario attender a que as receitas devem subir com o desenvolvimento das linhas construidas.

O proprio interesse do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, que tão zelosamente cura da gerencia d'estes fundos, levaria a só proceder por esta fôrma. Gradativamente, aos poucos mas seguramente, escolhendo e preferindo naturalmente para as primeiras obras as de maior urgencia ou as de maior rendimento, pois que com a receita d'estas se auxilia ainda a realização das outras.

Tambem merece accentuar-se o beneficio resultante da ultimação das estradas, serventias das estações ferroviarias.

São ellas que fornecem o trafego ás linhas ferreas. Augmentam-lhes a zona da servidão.

As administrações das vias ferreas curando das estradas affluentes, zelam tanto os seus interesses como quando augmentam o numero dos vagons ou a velocidade dos seus comboios.

Foi seguramente um bom serviço que o sr. ministro das obras publicas acaba de prestar trazendo ás camaras uma proposta de lei tão sympathica e tão uil, e é um bom serviço o das camaras não demorando a discussão do projecto respectivo approvando-o para que possa em breve ser lei do paiz.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Magestade El-Rei, o quem foi presente o projecto de 12 de janeiro ultimo, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de ampliação da estação de Vendas Novas, das linhas do Sul e Sueste, para accomodar esta estação ao serviço da estação commum d'aquella linha e da linha em construcção de Vendas Novas a Sant'Anna: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 1 do corrente mez, approvar o referido projecto nos termos e condições constantes do referido parecer, que por copia acompanha a presente portaria.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 24 de abril de 1903. — Conde de Paço-Vieira.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e usando da auctorização conferida na carta de lei de 14 de julho de 1899:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Será aberto concurso publico perante o conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado para a construcção e exploração, nos termos da base 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monsão) e de Braga a Guimarães, pertencentes á rede complementar e classificados por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

Art. 2.º O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases que, fazendo parte integrante d'este decreto, baixam assignadas pelo referido Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de abril de 1903. — REI — Conde de Paço-Vieira.

Bases para a elaboração do programma e caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monsão) e de Braga a Guimarães.

Base 1.ª — O concurso terá por objecto a construcção e exploração:

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas de Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, em prolongamento da anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monsão;

c) De um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até as proximidades de Lanhezes, e atravessando ahi o rio, vá por Ponte do Lima a Ponte da Barca, ligando-se ahi com a linha antecedente.

Base 2.ª — O prazo do concurso não será inferior a noventa dias.

Base 3.ª — Os licitantes serão obrigados ao deposito prévio de 4:000\$000 réis.

Estes depositos serão elevados a 8:000\$000 réis por cada linha pelo licitante ou licitantes a quem fôr adjudicada a concessão e ser-lhes-hão restituídos logo que nos trabalhos de construcção haja sido por elles despendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 4.ª — As linhas de Braga a Guimarães e de Braga a Monsão constituirão um grupo indivisivel.

A linha do Valle do Lima poderá fazer objecto de concessão distincta da de aquellas duas.

Será motivo de preferencia, em igualdade das demais condições, a apresentação de proposta que abranja as tres linhas.

Base 5.ª — As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelos concessionarios e approvados pelo Governo, subordinados ás seguintes condições:

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

Os raios de curvas poderão descer a 75 metros em plena via e a 60 metros nas estações.

As inclinações poderão elevar-se a 25 millimetres por metro, salvo na parte comprehendida entre os Arcos e Monsão, em que poderão attingir 30 millimetres.

O peso dos carris não será inferior a 23 kilogrammas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo, e será dos typos mais aperfeiçoados.

Haverá caruagens de duas classes.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Base 6.ª — São asseguradas aos concessionarios as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899 a saber:

1.º O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo, porém os concessionarios direito a reclamar indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o transitio por estas linhas;

2.º Cedencia, pelo Governo, durante trinta annos, de 50 por cento do acrescimo das receitas liquidas do trafego, proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros das linhas construidas;

3.º Os auxilios que as camaras municipaes interessadas hou-

verem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

4.º O subsídio que, pelas commissões districtaes, fôr concedido;

5.º A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas;

6.º Cedencia, por espaço de trinta annos, da importancia dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento das linhas;

7.º Isenção, durante trinta annos, para os dividendos das accções e os juros das obrigações de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

8.º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do paiz.

§ 1.º Para a aquisição de quaesquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

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

1.º **Material fixo.**— Os elementos da superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas,apparelhos de mudança de via, de signaes, de pesagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º **Material circulante.**— As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Base 7.º— O acrescimo de receitas liquidas a que se refere o n.º 2.º da base 9.º será determinado pela forma seguinte:

a) Liquidar-se-ha, em relação a cada trimestre, o participe dos serviços combinados que pertence ás linhas do Estado como receita do trafego, liquida de impostos, proveniente das linhas concedidas;

b) D'esse participe deduzir-se-hão as despesas de exploração, calculadas pelo coefficiente de exploração da linha do Minho, relativo ao ultimo anno civil;

c) Feita a deducção prescrita na alinea anterior, a importancia obtida representará o acrescimo da receita liquida a partilhar com a empresa concessionaria, pertencendo metade a esta.

Base 8.º— Da partilha do rendimento liquido, prevista na base anterior, não deriva, para os concessionarios das linhas que são objecto do concurso, o direito de ingerencia e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e systema de exploração serão livremente organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte dos mesmos concessionarios.

Base 9.º— As empresas concessionarias terão apenas o direito de opção em relação ás linhas parallelas ás que exploram, a distancia de menos de 40 kilometros, ou que nellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construcção.

Base 10.º— As empresas concessionarias ficarão, para todos os effeitos, sujeitas ás leis do paiz e ás condições geraes usualmente prescritas nos contractos de concessão de linhas ferreas, nomeadamente no que respeita á fiscalização do Governo, a gratuidade do serviço postal, ás reduções concedidas aos serviços publicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados nos alvarás de concessão.

Base 11.º— Passados os primeiros sete annos depois de findar o periodo do regimen privilegiado concedido pela base 5.º da lei de 14 de julho de 1899, o Governo terá a faculdade de resgatar as concessões.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos, e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido dos sete annos tomados para base d'este calculo.

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

Base 12.º— As tarifas e horarios das linhas, antes de serem submettidas á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 13.º— São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 14.º— A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lameiras, será construida em condições de poder servir tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas.

O concessionario da linha cobrará pelo transito na parte da ponte destinada á viação ordinaria as portagens que pelo Governo forem autorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé	005
Passageiro a cavallo:	
Em cavalgadura maior	020
Em cavalgadura menor	010
Carga:	
Em cavalgadura maior	020
Em cavalgadura menor	010
Carros:	
De um boi ou besta	040
De dois bois ou bestas	050
De quatro bois ou bestas	060
De seis ou mais bois ou bestas	080
Sege ou carrinho de duas rodas:	
Com uma besta	110
Com duas bestas	120
Com mudas	140
Carruagem de quatro rodas:	
Com duas bestas	160
Com duas bestas com mudas	290
Com quatro bestas	290
Com quatro bestas com mudas	330
Diligencias	170
Manadas de gado vaccun, cavallar ou muar, por cabeça	004

§ unico. O Governo reserva-se o direito de supprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analogá á prescrita na base 11.º para o resgate da concessão e entregue ao concessionario até que finde o periodo da concessão.

Base 15.º— O concurso versará sobre o prazo das concessões com a base da licitação por noventa e nove annos, tomada para sua duração maxima.

Base 16.º— O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação se assim convier aos interesses do Estado e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idoneas pelas garantias technicas e financeiras da sua realização, embora não sejam as de menor duração das concessões.

Base 17.º— O programma do concurso e as respectivas condições e cadernos de encargos elaborados em harmonia com estas bases serão submettidos á previa approvação do Governo.

Base 18.º— A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado deverá solicitar desde já das camaras municipaes e das commissões districtaes interessadas na construcção das linhas a declaração, no prazo maximo de quarenta e cinco dias, da importancia exacta dos auxilios e subsídios com que resolvem contribuir, nos termos da auctorização conferida pelos n.ºs 4.º e 5.º da base 5.º da lei de 14 de julho de 1899, a fim de que esses esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com sufficiente antecedencia em relação á data do concurso.

Base 19.º— Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha comprehendida entre Braga e os Arcos de Valle do Vez e o da linha do Valle do Lima, serão apresentados á approvação do Governo no prazo de nove mezes, contados da data da portaria que approvar o contracto da concessão.

Esse prazo será elevado a um anno para a secção comprehendida entre os Arcos e Monsão.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres mezes, contados da data da notificação ao concessionario da approvação do projecto e estar concluida no prazo de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha de Valle do Lima, e de seis para o troço dos Arcos a Monsão.

Base 20.º— O caderno de encargos das concessões será elaborado em harmonia com o que foi approved por portaria de 14 de novembro de 1901, para servir de base a concessão do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, no que não fôr de encontro ás prescripções das presentes bases.

Paço, em 27 de abril de 1903.—Conde de Paçõ-Vieira.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que, nos termos do § 1.º do artigo 1.º do decreto de 16 de novembro de 1899, seja exercida pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro a fiscalização da construcção do caminho de ferro de Guimarães a

Fafe, concedida á Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, por alvará de 22 de novembro de 1901.
Paço, em 1 de maio de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, tendo em consideração que se vae proceder brevemente á construção do caminho de ferro de via reduzida de Mirandella a Bragança, a qual por portaria de 16 de abril de 1903 foi adjudicada a João Lopes da Cruz; ha por bem determinar que, nos termos do § 1.º do artigo 1.º do decreto de 16 de novembro de 1899, seja incumbida á Direcção do Minho e Douro a fiscalização da construção d'aquella linha ferrea.
Paço, em 1 de maio de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso para a construção e exploração das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monção) e de Braga a Guimarães, e as respectivas condições e caderno de encargos, elaborados pelo conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 27 de abril findo: ha por bem approvar os referidos programma e caderno de encargos.
Paço, em 6 de maio de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 9 da Beira Alta.—Os transportes de vinhos communs que na linha d'esta companhia gosavam só dos preços da tarifa geral sendo unicamente aos destinados á Figueira ou d'estas procedentes e em pesos de 100 kilogrammas applicaveis preços reduzidos pela tarifa 9, ficam beneficiadas agora, com a tarifa de igual numero, que hoje distribuimos e substitue aquella, tendo taxas mais economicas seja qual fôr a estação de procedencia ou destino, sempre que entre si distem 100 ou mais kilometros, e bastando que a remessa pese 500 kilos ou que pague como tal—isto é, um só casco de vinho gosa já d'estes preços resumidos.

Assim por exemplo os vinhos do Dão, tão afamados podem gosar de preços mais baratos para as estações desde Villa Franca das Naves, os vinhos da Bairrada que procedam da Pampilhosa vão a Gouveia e alén pela nova tarifa; qualquer estação áquem de Mangualde poderá da mesma tarifa disfructar na expedição de vinhos para a Guarda.

A base kilometrica de applicação geral, que constitue o novo paragrapho da tarifa dá estes e outros resultados beneficos para o publico.

Estatísticas do trafego

O movimento e productos das linhas ferreas portuguezas, accusados nas estatísticas formuladas pela repartição dos caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas accusa um crescente augmento, em 1901, sobre todos os annos anteriores.

No total de todas as linhas vemos a mais do que em 1900:

Em passageiros.....	504.308
» grande velocidade, toneladas...	2 902
» pequena velocidade, toneladas .	271.798

tendo os numeros atingido, em 1901:

Passageiros.....	11 909.072
» em média por dia....	32.627
Grande e pequena velocidade, ton ^{as}	2.705.581

O thesouro lucrrou, só em impostos de transito e sello cerca de 456 contos contra 439 no anno anterior.

Os rendimentos totaes de todas as linhas elevaram-se a 8.395 contos ou mais 341 contos do que em 1900.

Como as despesas de exploração, 3 808 contos foram apenas mais 118 contos do que no anno anterior, a receita liquida foi de (3 971 contos) mais 253 contos do que nesse anno.

A exploração, em média, foi-se a 49 por cento, o que é muito lisongeiro para as direcções.

Detalhando por linhas, deram nos as referidas estatísticas que as de leste e norte tiveram mais 18.000 passageiros (numeros redondos) e cerca de 1.000 toneladas de grande velocidade; contra uma diminuição de 50.000 toneladas em pequena velocidade. Mas tendo a tonelagem transportada produzido maior rendimento, 98 contos, o total das suas receitas melhorou 147 contos.

Na rede do Sul houve augmento em todas as tabelas do trafego e o das receitas elevou-se a 102 contos.

No Minho tambem o progresso dos numeros se accentuou, tanto no movimento como nas receitas, tornando-se notavel a differença a mais em passageiros de 3.ª que foi de 93 781 passageiros.

A linha da Beira Alta não acompanhou as demais da rede portugueza, que inscreveram a melhoria nos seus capitulos de movimento e receitas.

De 252 745 passageiros em 1900 passou a 268.045 em 1901; as differenças em mercadorias são insignificantes, mas nas receitas totaes teve diminuição de 19 contos.

Como as despesas, apezar da economia com que esta linha é administrada, mantiveram-se eguaes ás da gerencia anterior; o coefficiente de exploração passou de 0,55 a 0,57.

As linhas de Cintra, Torres e Torres-Figueira, que, comquanto de concessão differente formam em conjunto a parte Oeste da rede da Companhia Real, tiveram, especialmente a primeira, excellentes resultados da sua exploração em 1901. Nessa a receita kilometrica elevou-se a 5:367,030 réis, em melhoria de 354,000 réis sobre o anno anterior.

No ramal de Cascaes começou neste anno a sentir-se a concorrência dos tremvies electricos até Algés, fazendo diminuir o numero de passageiros em 1.ª e 2.ª classe; mas os de 3.ª augmentou em 160 mil, fazendo elevar os productos d'este titulo em 6 contos de differença que sobreesa no total porque nas mercadorias a differença é insignificante.

O producto kilometrico d'esta pequena linha figura nas estatísticas pela enorme cifra de 11:189,090 réis, mas como a despesa é tambem consideravel, 9:285,239, o coefficiente de exploração resulta a 83 por cento.

Resta, das principaes linhas de via larga, a da Beira Baixa que se conserva estacionaria, em trafego e receitas.

O mesmo succedeu ás quatro linhas de via reduzida; se compararmos reunidas o seu movimento e productos dos dois annos.

Mas se vemos os mappaes de cada uma de per si, achamos que a de Vizeu, teve mais passageiros e eguaes productos; a de Mirandella acompanhou a sua irmã (porque ambas são da Companhia Nacional) na sorte; a de Guimarães resentiu-se d'uma leve diminuição de receitas, e só a da Povoas de Varzim se destaca com 20.000 passageiros a mais e um augmento de pequena cifra que foi o que, no conjunto, como acima notamos, igualou os resultados.

D'estas quatro linhas, e mesmo de todas as do paiz deve destacar-se a de Guimarães pela economia na sua exploração que se reduz a uma despesa de 0,33 da receita. De tão favoravel resultado só se approxima a rede

de leste e norte que foi explorada á rasão de 35 % neste anno, e já chegou, em 1888, a sel-o apenas a 28 e em 1899 a 32.

Já que estamos analysando os resultados da exploração das diferentes linhas, vem a proposito respigar, do excellente relatório de gerencia d'esse anno, ha pouco publicado pelo antigo engenheiro adjunto da direcção de Sul e Sueste, o nosso bom amigo sr. Perfeito de Magalhães, alguns esclarecimentos de todo o interesse.

A conta de estabelecimento d'aquella rêde, elevava-se em fim d'esse anno a 13.059 contos de réis.

Neste total comprehende-se não só o custo das linhas em exploração como o dos prolongamentos e ramaes então em construcção e os estudos feitos para outros troços.

O percurso dos comboios manteve-se aproximadamente o mesmo do anno anterior 1.119.190 kilometros.

Um dos mais interessantes mappas d'este relatório é o que nos mostra a comparação dos productos liquidados para o thesouro com o capital empregado nas linhas em cada anno. D'ahi se vê que o juro que resulta para o Estado é já de 3,63 por cento, tendendo a subir, o que se deve considerar mais que remunerador visto que se a rêde fosse concedida a uma companhia, o Estado teria que dispendir em subvenção ou garantia de rendimento ou de juro, verba bem superior á diferença entre esta taxa e a ordinariamente estabelecida para estes casos.

Por outra fórmula: se mantivesse a exploração em conformidade dos antigos contractos o Estado havia dispendido até fins de 1901, em numeros redondos 8.459 contos, de que não receberia interesse algum; dispendeu, porém 13.059, logo a mais 4.600 contos, e como nesse anno teve o rendimento de 474 contos resulto-lhe um juro ou lucro de 10,30 por cento.

O relatório contém enorme somma de esclarecimentos, detalhes e estatísticas a que não nos podemos referir para não alongar esta resenha, mas que revestem o maior interesse para o conhecimento da situação commercial d'aquella rêde.

Linhas do Valle do Sorraia

Por decreto de 7 do corrente foram adicionadas ao plano da rêde complementar ao sul do Tejo, approvado por decreto de 27 de novembro de 1902, duas linhas de via reduzida, que haviam sido submettidas a inquerito e que, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, podiam ser classificadas.

A primeira, de Extremoz por Souzel, Fronteira, Ca beço de Vide e estação de Portalegre a Portalegre, põe a cidade em relações commodas com a sua estação e liga a zona percorrida com a linha de Leste, facilitando ao mesmo tempo as relações assás importantes do districto de Portalegre com o médio e baixo Alemtejo.

Esta linha é de summa utilidade e conviria que fosse prolongada a Castello de Vide. Longe de prejudicar qualquer das linhas de Leste ou de Evora, leva a ambas o tributo do seu trafego, substituindo com vantagem a viação ordinaria.

A outra, á qual é dada a designação official de *linha do Sorraia*, bifurca-se na primeira nas proximidades de Fronteira, passa proximo de Ervedal, Aviz e Maranhão, tem um troço commun com a linha de Ponte de Sôr, da qual se destaca nas proximidades de Mora, seguindo pelo Couço á Quinta Grande a entestar na linha de Sant'Anna.

E' parallela á do Leste, da qual dista menos de 40 kilom. em quasi toda a sua extensão. Nos termos do contracto de 14 de setembro de 1859, não pôde pois ser concedida sem consentimento da Companhia Real.

Além de servir uma zona susceptivel de grande desenvolvimento agricola, onde a viação ordinaria quasi não existe, completa a rêde ferroviaria; põe Extremoz em communicação com as linhas de Ponte de Sôr e de Sant'Anna.

Pôde desviar algum trafego da linha de Evora, o que é compensado pelo que leva á de Ponte de Sôr e de Evora. Por isso o Estado, orientado por considerações de interesse geral, anda bem avisado promovendo a sua construcção, ainda quando houvesse para as suas linhas um ligeiro prejuizo, certamente insignificante em vista do emprego da via reduzida e do traçado sinuoso que a necessidade de bem servir a região obriga a adoptar.

A adopção da via reduzida foi imposta por considerações de ordem militar, que se conjugam com o caracter de linhas economicas de interesse regional.

As duas linhas constituem um grupo de cerca de 150 kilom., sufficiente para uma empresa exercer a sua actividade, amparada pelas vantagens e auxilios facultados pela base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Caso pois a Companhia Real se não opponha á concessão da linha do Sorraia, está o Governo resolvido, segundo as declarações do sr. ministro das obras publicas, a abrir concurso para a concessão das duas linhas. E por essa fórmula se vae recorrendo simultaneamente, com prudente ecletismo, á construcção por conta do Estado e ao appello á iniciativa particular onde ella tem cabimento.

O decreto de classificação foi já publicado.

De Inhambane á fronteira

A Empresa Industrial e Agricola de Inhambane, uma sociedade inteiramente formada por portuguezes e que possui já importantes terrenos e valiosas plantações naquella nossa possessão, em communicação com o mar, pediu ao governo a concessão de um caminho de ferro que ligue aquellas propriedades com o porto e para o noroeste com a fronteira perto da confluencia dos rios Limpopo e Paluri.

Esta linha que terá uns 450 a 500 kilometros será de enorme importancia não só por atravessar o centro dos mais férteis terrenos de Inhambane, que se sabe são riquissimos em minérios, ficando ahi na zona das minas d'ouro, como porque attingida que seja a fronteira na direcção do Bulowayo, é indubitavel que, a Inglaterra ligará com a nova linha este importante ponto, onde entroncam as rêdes do Cabo, a da Machonalândia e o futuro grande transafricano do Cabo ao Cairo.

O porto de Inhambane é de primeira ordem e com a linha que se projecta ficaria nas mais facéis relações com o interior.

A concessão é pedida nas mesmas condições em que foi feita a do Lobito, e não parece que, visto o precedente estabelecido com estrangeiros, se deva ou possa recusar igual concessão a um grupo puramente nacional.

Sobre este ponto já lemos em jornaes que a Empresa, obtida a concessão terá que lançar-se nos braços de extranhos para realizar o enorme capital de 5.000 contos reputado por esses jornaes como o necessario para a construcção da linha.

5 131, 7:947 e 7 948, 8:488*, 9:410 a 9 415, 10:863, 11:376 e 11 377*, 13:059 e 13 060, 13:638*, 14:240 a 14 243*, 14:790 a 14 792*, 17:363*, 22:445 a 22 448, 22:453 a 22 462, 22:739*, 23:079 e 23 080, 23:181 a 23 184*, 23 511 a 23 525*, 23:783*, 25:279 a 25 281, 29:163 e 29 164, 30:787 e 30 788, 32:025 e 32 026, 32:536 a 32 538*, 36:822 a 36 825*, 38:196 a 38 198*, 39:003, 47:688*, 49:822 a 49 824, 49:827 e 49 828, 56:507 e 56 508*, 57:231 e 57 231*, 57:416 a 57 419*, 58:261 e 58 262*, 62:834 a 62 838, 62:839 a 62 842*, 63:657 e 63 658, 63:717 a 63 751, 63:787 a 63 790. Total 160 obrigações.

As 64 obrigações com o signal * tem o coupon n.º 2 e se seguintes.

As 96 obrigações restantes tem o coupon n.º 3 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 por cento privilegiadas de 2.º grau

Títulos de cinco obrigações

16*, 1:499 e 1 500, 2:019, 2:051*. Total 5 títulos.

Títulos de uma obrigação

3:503, 3:504, 4:381 a 4 387*, 5:737*, 6:547*, 6:553 e 6:554*, 7:806 a 7 808, 7:892, 8:950, 9 175*, 11:229 a 11 233, 12:470*, 13:119*, 13:709 e 13 710*, 13:774*, 13:913*, 14:036 a 14 040, 14:043 a 14 044*, 14:297*, 14:613 e 14 614*, 14:723 e 14 724*, 15:360. Total 40 obrigações.

As 32 obrigações com o signal * tem o coupon n.º 2 e se seguintes.

As 33 obrigações restantes tem o coupon n.º 3 e seguintes. Todas estas tres mil oitocentas e setenta e tres obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da companhia.

(Continua)

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1903.

Realizaram-se, afinal, as promessas que, em boatos, corriam na imprensa e na rua dos Capellistas. O governo apresentou na camara, no dia 13, a proposta de lei para a realização de um emprestimo de 4.000.000 libras.

A importancia d'este documento leva-nos a preferir publicar o quasi na integra, sentindo que o espaço não nos permita publicar tambem o relatório que o precedeu.

Pelo projecto é o governo autorizado a crear e a emitir até 200.000 obrigações do valor nominal de 20 libras ou 500 francos cada uma, amortizaveis por sorteo ao par e em ouro, ou por compra no mercado, á escolha do governo, o qual poderá ainda anticipar a amortização quando julgar isso conveniente.

O encargo de juro correspondente ao producto liquido da operação não poderá exceder 5 1/4 por cento ao anno, pagavel em ouro.

O valor nominal das obrigações emitidas poderá ser garantido por um deposito de titulos de divida fundada interna de 3 por cento, e cuja emissão fica igualmente autorizada, ao preço e cambio corrente no mercado de Lisboa, com margem até oito pontos abaixo do seu valor no mercado, e mantido durante a vigencia dos novos titulos e na proporção da sua existencia. Esta garantia será prestada perante a Junta do Credito Publico, que receberá o deposito e se encarregará de o manter dentro dos limites marcados no presente paragrapho, publicando mensalmente no *Diario do Governo* o estado em que ella se encontrar.

O serviço das obrigações emitidas será feito pela Junta, á qual o governo entregará, até 15 dias do vencimento dos juros e amortização de cada periodo, as quantias necessarias para satisfação em ouro dos respectivos encargos.

As obrigações emitidas ficarão, tanto no capital como no juro, isentas de qualquer imposto.

Do producto liquido das obrigações emitidas a importancia de 9.000.000 libras, ou, será applicada ao pagamento das letras de divida fluctuante pagaveis em ouro, ficando absolutamente prohibido ao governo dar-lhe applicação diversa.

E' creado na Junta do Credito Publico e por ella administrado um fundo especial—Fundo regulador dos cambios—assim constituído:

a) Por titulos de ouro, dos creados por esta lei ou outros de reconocida segurança, conforme mais convenha aos interesses do thesouro, representativos do saldo do producto das obrigações emitidas, depois de pagas as letras a que se refere o artigo 2.º;

b) Por titulos de divida fundada externa, que em execução do artigo 2.º da lei de 20 de julho 1890, existem em deposito no Banco de Portugal, e ainda pelos que de futuro forem adquiridos nos termos do mesmo artigo e lei;

c) Por titulos de divida fundada externa, no valor nominal de 1.800.000 libras, dos que estiverem caucionando letras de divida fluctuante e que forem pagas nos termos do artigo 2.º;

d) Por titulos de divida fundada interna de 3 por cento no valor nominal de 2.000.000 libras.

O fundo constituído nos termos d'este artigo será pela Junta exclusivamente applicado a concorrer para a regulação dos cam-

bios, com o fim de evitar sensiveis modificações na sua situação e que não assentem em correlativa modificação nas circunstancias economicas do paiz.

Para a execução do disposto a Junta dentro dos limites dos encargos do Estado que por sua interferencia são pagos no estrangeiro, venderá titulos de ouro do fundo, quando as circunstancias aconselharem que se evite o aggravamento cambial, applicando a quantia correspondente em moeda corrente, e que seria destinada á compra do ouro, á compra de titulos de divida fundada interna de 3 por cento; venderá divida interna do fundo regulador dos cambios para comprar ouro no mercado e sua conversão em titulos de ouro, quando as circunstancias aconselharem que se evite uma subida rapida do cambio, mas em qualquer dos casos sempre de accordo com o governo.

Os juros dos titulos que façam parte do fundo constituem receita geral do Estado.

A Junta publicará mensalmente no *Diario do Governo* a nota do estado d'este fundo.

As 72.718 obrigações da Companhia Real, pertencentes ao Estado, e que caucionam um supplimento em ouro de 23.700.000 francos, depois d'este ser pago nos termos do artigo 2.º d'esta lei, não poderão ser vendidas nem dadas em caução de qualquer contracto sem previa autorização legislativa.

Esta proposta que se sabe se funda numa negociação já concluida com uma casa ingleza é, evidentemente de beneficios resultados para o thesouro, libertando-nos dos encargos de uma grande parte da divida fluctuante que nos sobrecarregavam demasiado. Dá-nos o relatório uma base para estudar as vantagens da remissão.

Os 9 mil contos que vamos pagar com os 12 mil, custam por anno 549.468 libras. E os 12 mil nominaes custam 472.500 libras. De juro temos um beneficio annual de 76.968 libras.

Suponhamos que a amortização é marcada em 37 annos, como inculca o relatório. Pagando a annuidade de 600.750 libras, extingue-se a divida no fim d'esse prazo. Portanto, o actual emprestimo onera o thesouro com o encargo annual de 51:282 libras, por 37 annos.

Mas, na situação actual, pagando os juros e não amortizando a divida, o thesouro, no fim de 37 annos em que a divida se extingue, tem pago 20.330:316 libras de juros e paga então a divida. Ao todo dispenderia o thesouro 20.330:316 libras.

Se, porém, pagar a annuidade de 600:750 libras, terá, no fim do prazo, pago 22.227:750 libras; ou menos 7.102:566 libras.

Outra apreciação basta para se conhecer a vantagem da negociação: E' a comparação da taxa do juro dos emprestimos anteriores com a que resulta d'este, e é a seguinte:

Datas dos empréstimos	Taxa de juro effectivo (segundo o preço da collocação)
2 de julho de 1862	7,111
17 de outubro de 1863	6,593
7 de dezembro de 1867	8,465
21 de agosto de 1869	10,167
15 de junho de 1877	6,232
19 de junho de 1878	6,377
22 de novembro de 1880	6,340
23 de dezembro de 1883	6,242
20 de maio de 1884	6,283
28 de março de 1890	5,59
23 de março de 1891	5,91
11 de novembro de 1896	5,30
Operação proposta (limite) ..	5,25

A apresentação d'aquelle projecto não teve, como reflexo, alta dos nossos fundos no mercado de Lisboa. Fizeram-se, é certo, durante os quinze dias ultimos muitas operações, mas os cursos mantiveram-se os mesmos e até com ligeira descida dos fundos do Estado. E coisa singular: as acções Tabacos, companhia que é affectada pelo emprestimo, porque, com elle, o thesouro ficará com mais liberdade de denunciar o contracto d'aqui a dois annos, essas é que subiram.

Nós cambios é que houve accentuada melhora como o mostra a nossa tabella abaixo, comparada com a do numero anterior.

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	43 1/8	43	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 %
» cheque	42 3/4	42 5/8	No mercado	5 %
Paris 90 d/v	663	664	Agio Buenos Ayres	—
» cheque	668	670	Cambio do Brazil	12 3/8
Berlim 90 d/v	270	276	Premio da libra ...	1 £ 120 e
» cheque	275	276 1/2		
Francfort 90 d/v ..	270 1/2	272 1/2		
» cheque	275 1/2	276 1/2		
Madrid cheque ...	850	840		1 £ 130

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	40	40,15	40,20	40,20	40,25	40,20	40,20	40,25	40,30	40,25	40,30	40,25	40,25	-	
Obrig 4 % 1888.....	39,80	40	40,05	40,09	40,07	40,06	40,05	40,05	-	40,05	40,05	39,05	40,10	-	
» 4 % 1890 assent.....	-	-	20,900	20,900	20,900	-	20,900	-	-	20,850	20,900	-	20,900	-	
» 4 % 1890 coupon.....	-	-	48,200	-	-	48,200	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 4 1/2 % assent.....	56,400	56,000	-	56,500	56,200	56,500	56,500	-	-	56,500	-	-	56,300	-	
» 4 1/2 % coup. int.....	-	-	55,500	-	-	55,800	55,700	-	-	55,700	55,700	-	55,700	-	
» 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	55,600	-	55,700	-	-	-	
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	-	-	157,000	-	-	-	-	-	-	
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	136,000	-	-	-	
» N. Ultramarino.....	119,000	119,500	-	119,500	119,500	-	119,400	119,500	119,500	119,500	119,500	119,500	119,300	-	
» Lisboa & Açores.....	124,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos coupon.....	150,000	150,500	150,500	150,700	150,700	150,700	-	150,000	149,600	149,600	-	150,000	-	-	
» Comp. Phosphoros.....	84,900	84,500	84,600	84,800	-	-	84,800	84,900	85,000	85,000	-	85,000	85,000	-	
» Real.....	41,000	-	40,800	-	40,000	40,900	-	40,500	39,800	40,400	-	40,800	-	-	
Obrig. predias 6 %.....	-	94,000	95,000	-	-	-	-	-	95,800	96,000	96,000	-	-	-	
» 5 %.....	91,800	91,600	92,150	-	91,900	-	92,350	92,650	92,700	92,800	-	-	-	-	
» Comp. Phosphoros.....	-	-	-	92,800	-	92,900	92,800	-	93,000	-	-	93,000	-	-	
» C. Real 3 % 1.º grau.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 3 % 2.º grau.....	43,050	43,300	43,500	43,300	-	42,950	-	-	43,000	43,450	43,200	43,150	-	-	
» C. Nacional.....	-	-	75,000	-	75,000	-	-	-	-	75,000	74,000	-	73,500	-	
» Atravez Africa.....	-	98,800	-	98,800	98,500	-	98,700	99,000	-	-	99,000	-	-	-	
Paris: 3 % portuguez.....	32,30	32,35	33	33	32,37	32,25	31,90	32,10	32,07	32,22	32,25	32,27	-	-	
Acções Companhia Real.....	185	-	185	-	-	183	180	-	-	182	-	182	-	-	
» Madrid Caceres.....	-	-	-	-	50	-	50	-	-	50	50	49	-	-	
» Norte de Hespanha.....	205	209	208	212	212	210	210,50	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid Zaragoza.....	333	335	335	338	338	335	333	-	-	-	-	-	-	-	
» Andaluzes.....	188	185	186	186	183	184	185	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.....	370	370	370	372	371	371	-	-	374	374	-	373,50	-	-	
» 2.º grau.....	193	192,50	193	191,50	192	191,50	191,50	193,50	193	193	192,50	194	-	-	
» C. Beira Alta.....	-	-	132	132	131,75	132	131,50	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid Caceres.....	-	152	156	155	155	-	155	-	155	155	155	-	-	-	
» N. Hesp. (1.º hyp).....	349,50	349,25	350	349	349,50	350	349,50	-	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3 % portuguez.....	-	64,75	64,75	64,75	64,75	64,75	64,50	64	64,25	64,25	64,50	64,50	-	-	
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa.....	85,37	85,93	85,93	85,93	85,38	85,38	85,93	85,93	85,93	85,93	85,93	85,43	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903				1902				Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902	1903	1902		
			Réis			Réis		Rei	Réis		Réis		Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.....	9 15 Abr 693	83.688.000	120.761	693	71.124.169	102.632	1.144.818.000	1.090.097.500		54.720.500		-
		16 22 »	88.201.000	127.274	»	71.124.169	102.632	1.235.019.000	1.161.221.669		71.797.331		-
		23 29 »	77.549.000	111.903	»	71.124.169	102.632	1.310.568.000	1.232.345.838		78.222.162		-
	Nova rede garantida.....	9 15 » 380	9.172.000	24.136	380	9.525.831	25.067	162.491.000	147.996.500		14.494.505		-
Sul e Sueste.....		16 22 »	10.158.000	28.731	»	9.525.831	25.067	172.649.000	157.522.331		15.126.669		-
		23 29 »	9.397.000	24.728	»	9.525.831	25.067	182.046.000	167.048.162		14.997.838		-
		12 18 Mar 518	23.489.915	45.335	494	21.588.430	43.701	257.864.190	236.172.470		21.691.720		-
		19 25 »	22.164.345	42.788	»	22.896.445	46.207	280.032.535	258.998.915		21.033.620		-
Minho e Douro.....		26 1 Abr 353	48.904.650	94.410	»	19.818.990	40.119	328.937.185	278.817.140		50.120.045		-
		19 25 Mar 353	23.485.416	66.530	353	28.618.089	81.071	281.156.130	269.003.944		12.152.186		-
		26 1 Abr 26	24.254.992	68.711	»	22.201.941	62.895	305.418.122	291.205.885		14.205.237		-
		2 8 » 253	29.522.998	68.634	»	25.978.522	73.593	334.984.120	317.184.407		17.749.713		-
Beira Alta.....		26 1 » 253	10.190.847	40.280	253	8.340.459	32.966	95.620.931	81.311.886		14.309.045		-
		2 8 »	6.792.719	26.848	»	7.923.753	31.319	102.413.650	89.235.639		13.178.011		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....		5 11 Mar 105	1.588.063	14.648	105	1.421.729	13.540	15.714.384	13.629.718		2.084.666		-
		12 16 »	1.632.400	15.546	»	1.384.712	13.187	17.346.784	15.014.430		2.332.354		-
		19 25 »	1.621.455	15.442	»	1.517.839	14.455	18.968.239	16.532.269		2.435.970		-
		19 25 » 34	1.481.470	43.572	34	1.639.670	48.225	17.645.353	16.616.030		1.029.323		-
Guimarães.....		26 1 Abr 26	1.373.673	40.402	»	1.707.394	50.217	19.019.026	18.323.424		695.602		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
Porto á P. e Famalicão.....		1 15 Mar 64	4.557.754	71.214	64	4.263.177	66.612	23.496.459	21.907.140		1.589.319		-
		18 14 Abr 3656 Pa	2.064.987	564	3656 Pa	2.096.327	578 Pa	29.085.690	27.581.863		1.503.827		-
		15 21 »	2.082.576	569	»	2.076.414	567	31.162.104	29.658.277		1.503.827		-
		22 28 »	2.073.055	567	»	2.059.983	563	33.235.159	31.718.260		1.516.899		-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....		16 22 » 3650	2.029.608	556	3650	2.131.008	583	30.297.028	28.684.529		1.612.499		-
		23 29 »	1.823.298	499	»	1.889.585	517	32.120.256	30.574.114		1.546.142		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
Andaluzes.....		2 8 Abr 1067	424.915	398	1067	419.447	393	5.790.925	5.551.102		239.823		-
		9 15 »	332.294	311	»	408.772	383	6.123.149	5.950.874		163.275		-
		16 22 »	429.642	402	»	492.014	461	6.552.792	6.451.889		100.893		-
		16 22 » 429	93.450	217	429	80.204	187	1.305.989	1.121.431		184.558		-
Madrid—Caceres.....		23 29 »	102.987	240	»	82.983	193	1.408.976	1.204.414		204.562		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-
Zafra a Huelva.....		16 22 Abr 180	44.250	245	180	42.526	236	707.401	601.405		105.996		-
		23 29 »	46.966	260	»	40.101	222	754.367	641.506		112.861		-
		30 6 Mai »	45.969	255	»	44.162	245	800.836	685.658		114.678		-
		-	-	-	-	-	-	-	-		-		-

Lobito á fronteira

A respeito d'esta linha, ou melhor, das combinações feitas em Londres pelo seu concessionario, o sr. Roberto Williams, muito se tratou nos jornaes durante os ultimos quinze dias.

O documento mais importante, das varias informacões que vieram a lume é a circular dirigida pelo sr. Williams ao director da companhia de Tanganika, que, traduzida do texto original, resa assim:

36 & 31, Clements Lane—Lombard Street E. C.—Londres, 21 de abril de 1903.

Ex.^{ma} Sr. presidente e directores—Tanganika Concessions Limited.—Tenho a honra de informar v. ex.^{ma} que alcancei do governo portuguez uma concessão para construir e explorar um caminho de ferro que partindo da bahia do Lobito, no districto de Benguella, irá até a fronteira oriental da provincia de Angola na proximidade do paralelo 12 da latitude sul, por um periodo de 99 annos e que deposite a quantia de lb. 100.000 nos termos da dita concessão, como garantia do cumprimento das obrigações impostas pela mesma. A companhia Zambezia Exploring Company tem direito a metade da concessão e tenho a auctorização d'essa companhia, fe proponho da minha parte, transferir essa concessão e todo o meu direito ao deposito (com excepção dos juros até a transferencia legal) á vossa companhia, em troca do pagamento á Zambezia Exploring Company da quantia de lb. 150.000 em dinheiro e 350.000 acções beneficiarias de lb. 1 cada uma da companhia que se formará, e da restituição da quantia de lb. 100.000 importancia do referido deposito, com obrigação para a vossa companhia de adoptar e executar o seguinte plano de exploração da referida concessão, salvo quaesquer modificacões a combinar entre a vossa Companhia, a Zambezia Exploring Company e eu, a saber:

1.^o—A vossa companhia formará desde já uma companhia com a denominação de «Central African Corporation, Limited», ou nome analogo, com o capital nominal de lb. 3.000.000 dividido em 3.000.000 acções de lb. 1 cada uma, tendo por fim adquirir da vossa companhia:

a) a referida concessão;
b) 1.600 acções de 250 francos cada uma do caminho de ferro de Katanga, uma companhia formada segundo as leis do Estado Livre do Bongo, das quaes 1.550 acções são liberadas de 25 francos e 70 de 250 francos;

c) os direitos da vossa companhia no accordo feito com a companhia do Katanga para explorações mineiras no Estado Livre do Congo, datado de 8 de dezembro de 1900.

2.^o—O pagamento d'essa transferencia será effectuado pela entrega á vossa companhia da quantia de lb. 250.000 em dinheiro e da totalidade das acções da referida companhia, com excepção de sete acções subscriptas a dinheiro pelos seus fundadores, sendo essa valorização repartida como segue:

(1)—Um terço para a referida concessão;

(2)—Dois terços para os restantes direitos.

3.^o—Os estatutos da referida companhia nomearão um conselho de administração aprovado por mim, sendo o sr. C. J. Leyland e eu nomeados directores vitalicios, com o direito de receber a quarta parte dos lucros da companhia depois de applicado um quinto para a amortização das obrigações e de dois de pago do remanescente dos lucros dividendos até 35 % do capital nominal, assim como de prohibir a venda dos haveres da companhia.

4.^o—A companhia fará uma emissão publica de lb. 4.000.000 de obrigações com o juro de 5 % ao anno amortizaveis no fim de 20 annos ao preço de 105 %.

Para explicar nitidamente a situação e evitar quaesquer perguntas, devo acrescentar que a somma total do dinheiro e acções que devem ser entregues em troca da transferencia da concessão são destinadas para a compra do interesse da Zambezia Exploring Company na concessão e restituição do deposito e que além d'esse pagamento não tenho outros interesses na projectada venda.

Estimarei saber assim que fôr possivel a sua decisão.—De v. etc. (a) Rob. Williams.

A resposta foi a seguinte:

Tanganika Concessions, Limited.

30 & 31, Clements Lane—Lombard Street E. C.—Londres, 22 de abril de 1903.

Ao sr. Roberto Williams.—Ex.^{ma} sr.—Venho accusar recepção da carta de v. ex.^{ma} datada de hontem e informal o que depois de larga consideração da sua offerta resolvemos acceitar-a, salvo re-

tificação pelos srs. accionistas em assembléa geral d'esta companhia.—De v. etc.—Pela Tanganika Concessions, Limited—L. Dampier, Secretario.

O complicado d'estas negociacões não nos permite, nem mesmo com um certo e difficil estudo, conhecer até que ponto as combinações feitas com o governo portuguez poderiam, ou poderão ser attingidas pelos resultados d'estes repetidos contractos.

A primeira vista, é certo que se nos afigurava que Portugal, tendo contractado em condições bem seguras e claras, nada tinha nem podia ter com quaesquer combinações extranhas, feitas em paiz estrangeiro e em que o nosso governo não é chamado a intervir nem póde nem deve ter a menor ingerencia, e portanto a menor responsabilidade.

Mas para soagar mais o espirito fomos informar-nos de pessoa competentissima e pelo credito d'ella podemos dizer aqui que:

os estatutos da nova companhia estão de ha tempos no ministerio da Marinha (e agora foram por este mandados á Procuradoria Geral da Corôa) e são, em todos os seus artigos e condições inteiramente conformes com o decreto de concessão que lhes serviu de base;

o concessionario sr. Williams é o primeiro a reconhecer que as suas combinações financeiras nada teem com a concessão que lhe foi feita pelo nosso paiz;

a directoria da companhia entregue nas mãos de um portuguez, o sr. conselheiro Machado, representa, para nós, mais uma garantia de que neste importante negocio não serão affectados os interesses portuguezes nem os privativos d'aquella nossa importante possessão.

Damos estas informacões, repetimol-o, depois de demorada entrevista com pessoa auctorizada e que a dal-as nos auctoriza.

O sr. conselheiro Joaquim Machado, que já regressou de Londres, tem tido repetidas conferencias com o sr. ministro da Marinha, sobre o exame do projecto de estatutos da companhia, exame que tem sido minuciosamente feito, introduzindo-se no projecto todas as modificacões que teem sido aconselhadas pela prudencia e para evitar por completo duvidas futuras.

COMPANHIA NACIONAL

Realizou-se no dia 13 a assembléa geral extraordinaria d'esta companhia convocada para tomar conhecimento de uma proposta da direcção para se alterar os estatutos da Companhia e do contracto feito com um grupo de capitalistas para a construcção da linha ferrea de Mirandella a Bragança.

O presidente da direcção, em nome da mesma justificou uma proposta para a assembléa nomear uma commissão, afim de apreciar detidamente o referido contracto e consequentemente proceder á alteracão dos estatutos, e especialmente os artigos 5.^o, 11.^o e 37.^o, apresentando o seu parecer na proxima assembléa que se deve realizar no sabado pelas 2 horas da tarde.

Approvada a proposta, foram nomeados para fazer parte da commissão os srs. Mello e Sousa, Henrique Seixas, Jardim, Brion e Ruy d'Orey.

Brevemente será distribuido aos accionistas o projecto de alteracão de estatutos, para servir de base na discussão.

O capital para a construcção da linha ferrea é obtido por uma emissão de cerca de 22.000 obrigações de 900.000 réis e typo de 4 1/2, a qual é firmada por um syndicato de banqueiros portuguezes e estrangeiros.

Ampliação da estação da Alfandega do Porto

Foi approved por portaria de 9 do corrente e mandado executar o projecto de ampliação de aquella estação elaborado pelo distincto engenheiro chefe de via e obras do Minho e Douro, Basilio Alberto de Sousa Pinto.

As obras projectadas consistem:

1.º na ampliação da superficie coberta do caes n.º 1.º, cobrindo se mais 320^{m²} e alargando-se a rua da Alfandega;

2.º na cobertura de mais 211^{m²} do caes n.º 2;

3.º na construcção de um novo caes coberto, n.º 3, com 590^{m²} de superficie;

4.º no aproveitamento de uma rampa como caes descoberto submersivel apenas em parte pelas cheias extraordinarias, como a de 1860 servido por guindastes nas suas relações quer com o rio quer com o terrapleno geral da estação;

5.º no prolongamento do muro de suporte do terrapleno;

6.º na construcção de uma ponte metallica avançada sobre o rio, com guindaste a vapor e servida por placas, assente sobre o patamar da rampa de acesso pelo lado do rio.

São além d'isso collocadas baterias de placas e um caranguejo, e modificadas as vias de modo que se tornem mais faceis e rapidas as manobras.

E é tudo quanto se pôde fazer para melhorar aquella acanhada estação.

O orçamento, com as pequenas modificações indicadas pelo conselho superior de obras publicas, reduz-se a 30:200.000 réis.

Completados estes melhoramentos com a illuminação para o serviço de noite e com a permanencia ali de uma machina de manobras, o serviço melhora consideravelmente.

AUTOMOBILISMO

A corrida Paris-Madrid

Deve-se effectuar nos dias 24 a 27 esta corrida que desperta o maior enthusiasmo.

A partida é de Versailles na manhã de 24, vindo os corredores pernoitar a Bordeus, onde passam o dia 25, sahindo de madrugada para virem pernoitar em Victoria, sahindo ás 6 horas da manhã de 27 e devendo chegar a Madrid pelo meio-dia.

O percurso total é de 1 321,466 kilometros naquellas tres *étapes* de 552, 343,386 e 416,080.

No dia 13 já sahiram de Paris os automobilistas que, em passeio, virão a Madrid esperar os corredores, e no dia 24 parte d'ali um comboio especial para... os mais commodistas.

Estão inscriptos 38 carros que disputarão os numerosos premios.

Estes são offerecidos pelo rei de Hespanha, os principes das Asturias, a infanta Isabel, ministros da Agricultura, Municipalidade, Real Auto Club de Hespanha, senhoras de Madrid, circulo de *La Gran Pena*, Casino de Madrid e Novo Club

Além d'isso as cidades de Burgos e S. Sebastião offerecem tambem premios ás primeiras carruagens que transporem os seus limites.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carruagens do Minho e Douro.—Realizou se no dia 30 de abril o concurso limitado para o fornecimento de 4 carruagens de 1.ª classe, 2 mixtas de 1.ª e 2.ª, 8 de 2.ª classe, sendo duas com guarita e 10 de 3.ª classe sendo 6 com guarita, todas com freio de vacuo e conforme os novos typos approvedos.

Concorreram nove fabricas, offerecendo os seguintes preços, em francos:

Dyle & Bacalan.....	395.400
La Métallurgique.....	348.550
Usine Raghen de Malines.....	297.400
Compagnie Centrale de Haine St. Pierre.....	319.508
Van der Zypen & Charlier.....	315.040
Baume & Marpent.....	299.120
Ateliers Germain.....	365.500
Maschinenbau-Gesellschaft de Nürnberg.....	368.800
Desouches, David & C. ¹⁶	336.500

Em vista das condições indicadas foi julgada inacceitavel a proposta das Usines Raghen e dividido o fornecimento, adjudicando-se por portaria de 8 do corrente as carruagens de 1.ª classe, as mixtas e as de 2.ª classe a Van der Zypen & Charlier por 214.434 francos e as de 3.ª classe a Baume & Marpent por 87.020 francos.

Os eixos são fornecidos pela Administração e entregues em Irun.

A Administração tem o direito de elevar o fornecimento de 24 a 36 carruagens.

O praso do fornecimento é de 6 mezes, contados da approvação dos desenhos.

Contribuição aos elevadores.—A comissão administrativa da camara municipal mandou annunciar que em sessão de 12 de março ultimo adoptou, com autorização superior, a seguinte tabella de taxas: Elevadores verticaes para o transporte colectivo de passageiros pertencentes a empresas particulares, cada camara 5.000 réis; e viaductos que atravessem a via publica, 500 réis cada metro.

Esta contribuição tem sobrescripto directo aos dois ascensores, da Bibliotheca e do Carmo, o primeiro dos quaes era mais de justiça aliviar-o de impostos existentes do que crear-lhos novos, visto o pequeno resultado que dá para a empresa.

Ampliação de estações do Douro.—Foi approved e mandado executar um projecto de ampliação do edificio da estação de Ferradosa na importancia de 880.000 réis, e enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas o da ampliação da estação do Ferrão, orçada em 1:400.000 réis.

Para a historia.—A proposito da linha de Arganil, é bom registar o que as *Novidades* disseram com respeito ao primitivo traçado, e que tem toda a auctoridade por ter sido do sr. conselheiro Emygdio Navarro a lei que fez a concessão d'esta linha.

«Convém ainda recordar que a linha não ficou logo prompta, podendo estar a funcionar ha muitos annos, por causa d'uma *catarrice*—não tem outro nome—d'uma parte dos habitantes de Coimbra e da sua imprensa, que impugnarão vivamente o primitivo traçado de saída, que era pelo valle de Cosêlhas. Nessa campanha se gastaram alguns mezes—os bastantes, para que sobre uma crise financeira, ella apanhasse os trabalhos ainda longe da conclusão, seguindo-se a interrupção dos mesmos, e depois o seu abandono e ruina progressiva.

A iniciativa dos protestos dos coninbricenses a respeito de caminhos de ferro tem sido funesta á cidade de Coimbra. Primeiro impugnarão (!) que ali fosse o *terminus* da linha da Beira Alta, que por essa impugnação dos coninbricenses (!) passou para a Pampilhosa; e depois contrariaram a saída do caminho de ferro

de Arganil pelo Valle de Cosêlhas, que era a mais racional, con-
seguido com os seus protestos que se perdessem alguns mezes...
o que deu a demora de alguns annos e prejuizo de muito di-
nheiro.»

Estudos da linha de Ponte de Sôr e do Sado.—Foram encarregados os srs. J. Cecilio da Costa e J. Nepomuceno de Lacerda, de elaborar o projecto da linha de Ponte de Sôr, devendo apresentar successivamente os da ssecções de Evora a Arraiolos, de Arraiolos a Pavia e de Pavia ao Raia. Só depois de estudadas estas secções se procederá ao estudo das que ficam entre o Raia a Ponte de Sôr.

Na linha do Sado estão sendo feitos os necessarios estudos hydrographicos na bacia da Marateca pelo sr. J. Vasconcellos e Sá; entretanto o sr. Moraes Sarmento vae continuando os estudos, aos quaes vae ser dado o conveniente desenvolvimento sob a proficiente direcção do sr. conselheiro Justino Teixeira.

Prolongamento de linha.—Os mesmos peticionarios da concessão de uma linha electrica da estação do caminho de ferro de Mafra a esta villa pediram agora a continuação da linha á Ericeira e d'ahi a Cintra.

Já em tempo se falou em que a companhia de Cintra á Praia das Maças faria o seu pedido para prolongar a linha á Ericeira, mas não nos consta que chegasse a entrar com o requerimento.

Todos estes pedidos ficam pendentes, como centenas d'elles que existem no ministerio, do parecer da commissão que foi nomeada para formar as bases em que devem ser concedidas linhas ferreas sobre estradas.

Guimarães a Fafe.—Em vista do parecer do Procurador Geral da Corôa, favoravel á reclamação da companhia de Guimarães, foi, por alvará de 14 do corrente, modificada a clausula 43 do alvará de concessão definitiva da linha de Guimarães a Fafe, reunindo-se as vantagens asseguradas pela lei de 1 de agosto de 1899 ás da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 que uma portaria de 1900 concedera á companhia.

A contagem dos prazos para a construcção é feita a partir da data do novo alvará.

A companhia vae começar brevemente a construcção.
Pedido de concessão.—Deu entrada no ministerio das obras publicas um requerimento do sr. Carlos de Vasconcellos Cabral, pedindo concessão por 60 annos, para estabelecer e explorar uma via ferrea, systema americano, com tracção mechanica, electrica ou animal, conforme melhor convier ás circumstancias locais e outras, a qual partindo da estação do caminho de ferro de Beja siga pela estrada real n.º 73, a Ferreira do Alentejo, e pela estrada real n.º 74, de Ferreira a Sines, passando por S. Thiago de Cacem.

Locomotivas do Minho e Douro.—Foram expeditas de Hamburgo as duas locomotivas-tender de mercadorias, fornecidas pela *Hannoversche* á direcção do Minho e Douro, devendo chegar ao Porto por estes dias.

A direcção está procedendo a um estudo methodico da organização do serviço dos comboios e dos recursos do material existente, conforme foi determinado pelo Conselho de Administração, a fim de se fixar o material de tracção e transporte que seja preciso adquirir, além do que foi feito ou encomendado, a saber, 4 locomotivas, 90 vagões e 24 carruagens.

Alto Minho.—No dia 12 realizou-se uma conferencia entre o sr. ministro das Obras Publicas e o sr. conselheiro Queiroz Velloso, a respeito d'esta linha para a qual a companhia que se propõe construí-la pede uma pequena garantia de juro, tendo já sido apresentada na camara electiva, na sessão passada, uma proposta neste sentido, á qual aqui nos referimos.

O sr. conde de Paçô-Vieira respondeu que, apesar

da sua boa vontade não podia introduzir modificações no projecto d'essa linha que serviu de base á concessão; que o alargamento da bitola de 60 para um metro obrigaria á transferencia da linha para fóra da estrada, em leito proprio.

Acce-centou que, no caso de caducar aquella concessão, esse caminho de ferro se faria, sem o governo precisar para isso de autorização especial, visto que a lei de 14 de julho de 1899 o autoriza a construir por conta propria, todas as linhas ferreas cujas concessões venham a caducar; e, neste caso, o caminho de ferro de Valença a Monsão e Melgaço seria construido em via larga, como foi indicado pela commissão encarregada de estudar a rede ferroviaria ao norte do Mondego, que o considerou como prolongamento natural da linha ferrea do Porto a Valença.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAHANHA

A companhia do Norte já poz em serviço as sete novas carruagens que adquiriu para o serviço dos seus comboios expressos, Madrid-Hendaya.

São uns bellos vehiculos de 14 metros, com todas as commodidades taes como luz electrica, campainhas d'alarme, luxuoso gabinete, calefaccção e tapete de borracha amortecendo o ruido. Tem, cada uma, 30 logares de 1.ª, em 3 compartimentos, e mais 15 em 3 compartimentos de tocador-cama. São de corredor lateral.

Nos logares de 1.ª não ha que pagar sobretaxa; nos toucadores paga-se mais 50 % em um logar ou um bilhete inteiro quando se occupem dois ou tres.

Madrid já tem o seu metropolitano, mas em proporções tão diminutas que quasi não merece este nome.

Parte do passeio de Atocha, á esquina da rua Affonso XII e vae até o collegio do Loreto, devendo, mais tarde prolongar-se até o cemiterio municipal.

Tem seu caracteristico de funebre esta linha, cujos principais recursos conta a companhia tirar da conducção de cadaveres para os cemiterios, de convidados que vão acompanhá-los e de visitantes ao terreno da equalidade. Serve tambem dois hospitaes.

Dizem os nossos collegas hespanhoes que o material tracçante é o mais moderno e luxuoso. Vistas as condições de tracção da linha e o trafego a que principalmente se destina, parecem-nos que os trens deviam ser todos negros e o pessoal ter chapéu tricorné.

Lembra-nos esta linha uma associação que se fundou ha annos numa cidade portugueza intitulando-se *Sociedade funebre parturiente dos sapateiros*.

ITALIA

Por accordo de 28 de abril entre o governo e os directores da *Società Ferroviaria* foi denunciado o convenio ferroviario nos termos da lei de abril de 1885.

Realizou-se em Florença o 2.º congresso dos engenheiros ferroviarios. Concorreram 100 dos 470 socios inscriptos no *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari*.

Foi approvedo o projecto da relação dos engenheiros peritos em materia de vias ferreas.

Foi muita discutido o parecer sobre se o orçamento de exercicio das *Ferrovie Verrete* se pôde applicar ás linhas fazendo parte de redes maiores.

Foi resolvido que se pôde applicar com vantagem a outras linhas de pouco trafego. O futuro congresso realiza-se em Napoles.

As linhas *Sicilia Occidentale* o producto da exploração em 1902 foi de 1.745.255 liras equivalente a 8.859,17 por kilometro.

Aumentou 5.822,32 l. este total, mas não diminuiu com relação a receita kilometrica que em 1901 fóra de mais 15,49, por ter augmentado a extensão da linha.

A pequena velocidade teve um augmento de 5.603,74 liras.

As despesas foram de 1.419.593,14, ou 7.206,05 por kilometro; isto é, mais 18.974,52 do que em 1901.

INGLATERRA

Vae ser aberto ao trafego brevemente uma nova linha ferrea atravez do *Teigre Valley*, que mede 8 milhas. Foi necessario perfurar dois tuneis um com 827 jardas outro com 250.

RUSSIA

Foi resolvido construir uma via ferrea entre Kurgau e Geuri, via Iekaterinburg que encurta em 105 verst o percurso Siberia-Moscú e 196 no da Siberia a S. Petersburg.

Fez-se tambem um convenio com a companhia dos Vagons-leitos, em virtude do qual começou no 1.º de maio a haver uma carruagem restaurante, um *sleeping-car* de Moscú para as estações terminos da linha Siberiana cinco vezes por semana, além d'um comboio de luxo semanal.

ARGELIA

A companhia do *Este argelino* tem na sua rede a receita de 8.138.000,95 francos ou 9.069,2 por kilometro, o que constitue um augmento de 347.910,65 francos sobre as receitas do anno anterior. As despesas desceram em 200.000 francos ficando liquido o saldo de 1.817.671,18.

AMERICA DO NORTE

Vão terminar-se brevemente os grandes trabalhos da nova estação de mercadorias da *Chicago Transfer and Charing Company*.

A nova estação terá 10 linhas ligadas entre si por linhas transversaes e diagonaes, havendo nos extremos duas linhas transversaes e quatro de manobra. Nos lados norte e sul da estação ha tres linhas principaes, ligadas ás linhas de testa a este e oeste por meio de concordancias com dupla via.

Uma outra linha principal passa ao meio da estação onde se liga ao deposito que está na extremidade do poente.

Parallelamente ao lanco rectilineo central ha as vias de resguardo—20 linhas com a extensão de 488 a 914 metros que podem conter 540 vagons.

Cada grupo pôde receber 2.580.

Estes grupos são ligados por uma galeria subterranea.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almeida Garrett.—Coincidindo com a commemoração garreteana—a trasladação que se effectuou, no dia 3, dos ossos do grande escriptor para o pantheon dos Jeronymos—encetou a *Empresa da Historia de Portugal* a publicação das obras completas de Almeida Garrett, em edição que, comquanto chamada popular, é primorosamente impressa em bom papel, formato 4.º maximo, illustrada por numerosas gravuras de pagina, por bons artistas e prefaciada e revista pelo professor sr. Theophilo Braga.

Esta Empresa presta um verdadeiro serviço ás letras patrias com as suas publicações, das quaes esta, agora, é das mais notaveis e das mais uteis, vulgarizando trabalhos do eminente escriptor que as nossas classes populares só parcamente conhecem; e ficando, assim, publicada em conjunto toda a immorredoura obra, que constitue um patrimonio nacional, muito maior valor ella representa na estante do estudioso como na bibliotheca do sabio.

A publicação é feita aos fasciculos, a 60 réis, e aos tomos de 80 paginas a 300 réis, e está orçada em 10 tomos.

The Motor-Car.—Começámos a receber a amavel visita d'este nosso collega londrino, um bello jornal, profusamente illustrado, órgão dos interesses do automobilismo naquella cidade e em toda a Inglaterra. Só de annuncios de grandes fabricas e vendas particulares de automoveis, publica 56 paginas.

Com muito prazer estabelecemos a troca.

Diario de Noticias.—Este nosso collega começou no dia 14 a utilizar a sua grande machina d'impressão, a maior que hoje existe em Portugal, permitindo a tiragem, em uma hora, de 24.000 exemplares de 4 ou 6 paginas, apresentando um bem impresso e bem disposto numero de 12 paginas.

Saudamos a respeitavel folha popular pelos seus progressos.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Paragens nos Banhos da Amieira

Desde 15 de maio de 1903, os comboios em seguida indicados passam a ter 1 minuto de paragem no apeadeiro de Banhos de Amieira unicamente para serviço de passageiros:

Omnibus n.º 201 que sahe de Lisboa R. para Alfarellos ás 7 horas da manhã.

Mixto n.º 203 que sahe de Torres Vedras para Alfarellos ás 10 horas da manhã.

Mixto n.º 209 que sahe de Lisboa R. para Alfarellos ás 6-45 da tarde.

Mixto n.º 202 que sahe de Alfarellos para Lisboa R. ás 5-25 da manhã.

Omnibus n.º 206 que sahe de Alfarellos para Lisboa R. ás 5-25 da tarde. Lisboa, 10 de maio de 1903.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direção do Minho e Douro

Construção

Pelo presente se faz publico que no dia 10 de junho proximo futuro, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação de duas empreitadas de construção do caminho de ferro da Regoa a Chaves, secção da Regoa a Villa Real.

Os depositos provisionarios para poder ser admittido como licitante a qualquer das empreitadas serão de:

Para a empreitada A, 240.000 réis.

Para a empreitada B, 610.000 réis.

Os depositos definitivos serão de 3 p. c. do preço da adjudicação.

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construcções d'esta direcção, em Campanhã.

Porto, 7 de maio de 1903.

Fornecimento de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do corrente mez, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 50.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 8 de maio de 1903.

FALTA DE ESPAÇO

A enorme affluencia de original, em vista do alargamento de collaboração e informações com que, nos ultimos tempos, temos completado a nossa redacção, faz-nos retirar, á ultima hora, entre varios outros artigos, o que trata do relatório do sr. director da Companhia Real, sobre a gerencia do anno findo, o que se refere á conferencia realizada na Associação Commercial pelo nosso collega sr. Fernando de Souza, e as «Notas de Viagem».

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBACA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente acaados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CINTRA Hotel Nunes. — Explicidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1,500 réis a 2,500 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.^{re} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperanca. — Avenida Todí, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diário 1,200 a 2,500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

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



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO

DE

FIGADOS

DE

BACALHAU

Arriaga

Para

uso

medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100, Rua de S. Julião, 2.^o
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva
Rua dos Mercadores, 66, 1.^o

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 de estomago, figado, baço, inflammaciones de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemia e chlorose.

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

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de maio de 1903

[illegible]

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, Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.





ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 25 de maio sahirá o paquete **Clyde** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida portugueza, cama, roupa, propinas a creados 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 Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Cabo), vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, E. George, Succesores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental, (via Suez), vapor allemão **König**. Sahirá a 12 de junho. Agentes, E. George, Succesores, Rua da Prata, 8, 2.^o



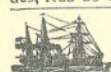
Bordeos, vapor francez **Amazona**. Sahirá a 20 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Caravellas**. Sahirá a 24 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 18 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor allemão **Amicizia**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Gibraltar e Leorne, vapor inglez **Algerin**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Gibraltar, Malta e Alexandria vapor inglez **Alexandria**. Sahirá a 21 ou 22 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desferro**. Sahirá a 23 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres, vapor hespanhol **Balboa**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor hespanhol **Calderon**. Sahirá a 27 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Maranhão, Parnahyba Ceará, vapor allemão **Fluminense**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Nova York (via Madeira), vapor portuguez **D. Maria**. Sahirá a 17 de maio. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 1 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 12 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cametense**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira) vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 19 de maio. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



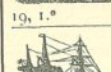
Pará e Manaus, vapor inglez **Basil**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 27 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



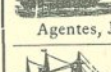
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Parahiba**. Sahirá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 10, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabedello), vapor allemão **Electrian**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



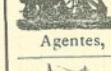
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 25 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Saint-Nazaire e Liverpool vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso, e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 21 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

MOTORES A GAZ „OTTO”

GERADORES DE GAZ POBRE

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO „MANCHESTER.” DE E. LEHMANN

Construcção ingleza **APERFEIÇOADA** de Fielding & Platt,
de Gloucester. Ultimos modelos com patente desde 1 a 1.000 CAVALLOS.
Typo vertical a 4 cylindros desde 300 CAVALLOS para cima

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

GARANTE-SE A FORÇA EFFECTIVA

INNUMERAS REFERENCIAS QUE EMPREGAM OS NOSSOS GRANDES TYPOS DE 20 A 250 CAVALLOS

Consumo garantido: 500 litros de gaz, ou 500 grammas de anthracite,
ou 600 grammas de coque por cavallo e hora

Tornos e demais ma-
chinas, ferramen-
tas para officinas de
construcção.

DE

CARTER & WRIGHT (Hullfax)

Machinas e Caldeiras

DE VAPOR

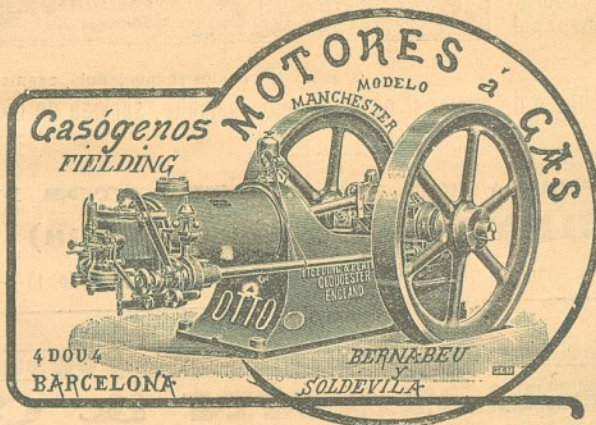
(Especialidade para minas)

Motores de benzina
e Acetileno

O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.
Patenteado em Hespa-
nha e estrangeiro.

Motores electricos,
dynamos, etc

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas
Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contractis-
tas, caminhos de ferro
e officinas de construc-
ção.

DE

Fielding & Platt

Locomotivas, via,
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor

Petroleo e Benzina

Motores a petroleo
Azette patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS
E DE MOAGEM

Teares para juta, linho, canhamo, etc., e machinas para beneficiar
toda a classe de fibras, de E. LEHMANN--MANCHESTER

Para mais detalhes, preços, etc., dirigir-se aos unicos agentes
e concessionarios exclusivos para HESPAHNA e PORTUGAL

Bernabeu & Soldevila. 4, Dou, 4, BARCELONA
(HESPAHNA)

Machinas para todos os ramos e applicações.-- Estudos, projectos, etc.

CASA EM MANCHESTER--CHATHAM STREET.

Pedem-se Representantes activos.

Telegrammas: } BERNABEU--BARCELONA
LEHMANN--MANCHESTER

Fabrica de cabos electricos Rheydt

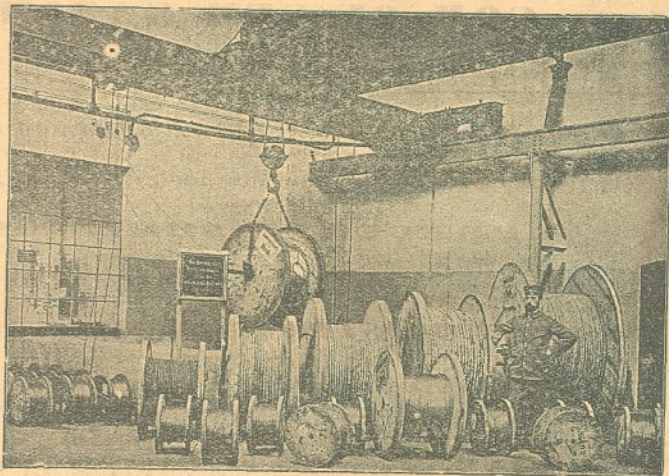
COMPANHIA POR ACCÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

**Fabrica
especial de arame**

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



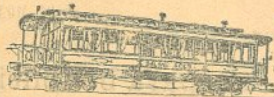
Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de sigaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  **CONTRACTOS FIRMES**
RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15 — MADRID

WEGMANN & C.^a



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

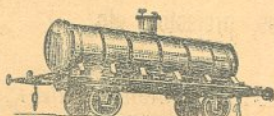


Carruagens para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, aleatrão, melao, alcool, etc.

Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15 — MADRID



Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS | 12, Largo do Corpo Santo

Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes — Alcobaga — Alentejo — Almada — Ancião — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carraceda 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 Sinfies — Evora — Estremoz — Fayal — Figueira — Fornos d'Algodres — Golegã — Gouvea — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Louisa — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Olhão — Olivares — Ovar — Penafiel — Porto — Póvoa de Lanhoso — Santarém — Serenache do Bom Jardim — Setúbal — Sobral de Mont'Agrado — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castelo — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Ourém — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — Vizeu.

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 sumidades medicas, que as **aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem 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**.

Único deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**Antiga casa **JOSÉ ALEXANDRE**—8, Rua Garrett, 12
LISBOA

COMPAGNIE GÉNÉRALE des CONDUITES D'EAU

SOCIÉDADE ANONYMA—LIÉGE—BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

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

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, boccas d'incendio

Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão

Aparelhos 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

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 aparelho digestivo, fígado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabete, etc., etc.
Casa de banhos com todos os aparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as formas, Sala d'acrottherapia, pulverisações e irrigações, inalações d'acido carbonico nativo.
Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.
Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hotéis de 1.ª classe.—Grande hotel e Hotel Aveclames. 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 teleria. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.
Jornada: caminho de ferro até a Regua: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

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 produçãõ na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



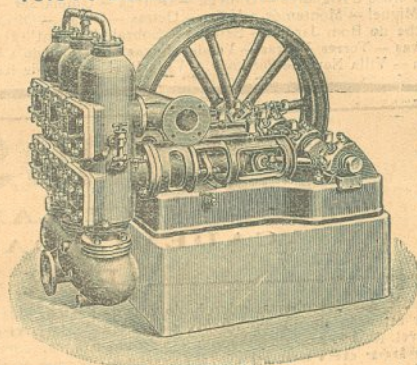
BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planes e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

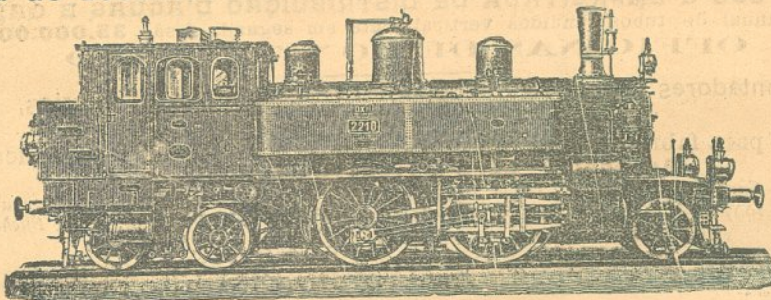
SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO

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

4800—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1902—4800

Agentes para Portugal e Colonias—JAMES WALKER & C.^A 173, Rua Bella da Rainha, 1.^o D.—LISBOA

MOTORES

da celebre fabrica
americanaMarinette Iron Works
Manufacturing Co.Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflamação electrica garantida

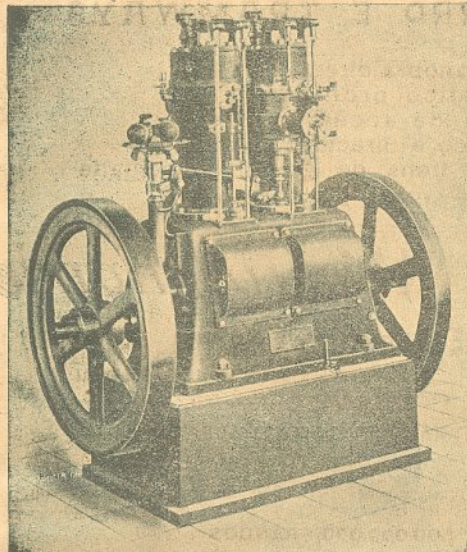
RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR. LIÉGE

Séde Social Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 69, Herstal

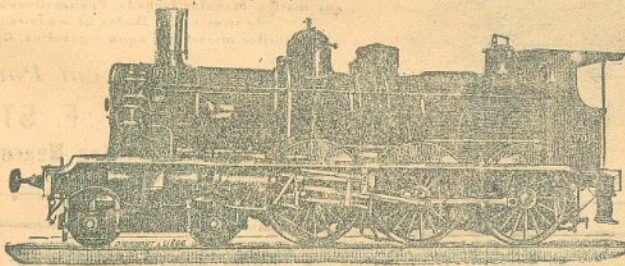
CONSTRUÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

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

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, esboreantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meo fixos, locomotivas.

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 tipos de locomotivas já construídas e dará numerosas referencias principalmente em Portugal e Hespanha.



Instalações electricas, motores especiais para iluminação, transmissão de força e de tracção.

Instalações de officinas de construção e reparação.

Motores a gaz de 40 a 1.000 cavallos de força.

Instalações de refinações de açúcar.— Especialidade de motores potentes e economicos. Molinos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.

Ferças de força de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomovis, numerosos tipos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, l'aredo, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., ao preço da tabela que ultimamente foi approvada pelo Gov. no de que se: Distinção até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis residencias particulares e medicos, 55\$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscritor. A subscricao é annual. Acrescenta-se a taxa de instalação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, com addo da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações contra a em qualquer localidade desde que hajam suí scriptores suficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a codocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparehos electricos que se vendem em se algum tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

FREIOS WESTINGHOUSE

♦ PARA ♦

CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAYS

FREIO de manobra directa
 FREIO automatico ordinario
 FREIO automatico de accção rapida
 FREIO "duplo" (automatico e directo combinado)
 FREIO de alta pressão para trens de grande velocidade
 SINAES DE CAMINHOS DE FERRO, SYSTEMA ELECTRO-PNEUMATICO

SOCIÉTÉ ANONYME Westinghouse

Fabrica no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPAÑA

Calle Atocha, 32, Madrid

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL

Rua de Cedofeita, 575, Porto

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg Co., Pittsburgh
 Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh
 Westinghouse Machine Co., Pittsburgh
 Westinghouse Brake Co., L'td., London.

The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'td., London.
 Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
 Societé Anonyme Westinghouse, St. Petersburg.

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANCOIS

Locomobile



O AUTOMOVEL IDEAL

Não teem trepidação. Não teem mau cheiro.
 Não fazem barulho

Unicos automoveis que sobem
 e descem a Calçada da Gloria (Elevador)

O tipo novo de 1903

tem entre outros, os seguintes aperfeiçoamentos:

Bombas de ar e agua a vapor. Lubrificador automatico. Machina fechada. Pneumaticos aperfeiçoados muito facies de tirar e pôr. Rodas de madeira. Caldeira maior. Depositos maiores de agua e gazolina. Chumaceiras de roletes.

Agentes geraes em Portugal

F. STREET & C.^A

Rua do Poço dos Negros — LISBOA

JAMES WALKER & C.^A

173 — RUA BELLA DA RAINHA — 1.^o

→ LISBOA ←

Importadores de *Cobre, Latão, Zinco, Chumbo e outros Metaes em bruto e em obra. Folha de Flandres, Ferro e Aço* de todas as qualidades e perfis.

Depositos em Lisboa e Porto de **MADEIRAS PARA MARCENEIROS E TANOEIROS.** etc.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Mappas estatísticos do tráfego dos Caminhos de Ferro Portuguezes de interesse geral, em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1901

- 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 Pova 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 Alfarelllos.
- 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 dos caminhos de ferro de via larga explorados pelo Estado.
- N.º 19 — Resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias.
- N.º 20 — Resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.
- N.º 21 — Resumo de todas as linhas ferreas.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. = O Engenheiro Chefe da Repartição, *Nuno Bento de Brito Taborda*.

CAMINHOS DE FERRO

Anos	Números de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	506	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:099\$800	—\$—	819:942\$660	122:043\$340
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646\$900	—\$—	850:472\$678	140:718\$922
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062\$428	—\$—	829:459\$427	170:117\$376
1880...	506	75:517	176:224	695:902	947:643	17:123	369:500	50:875\$317	—\$—	863:590\$558	172:617\$658
1881...	506	80:880	193:031	692:974	966:385	16:582	380:363	51:232\$939	—\$—	878:367\$949	164:198\$895
1882...	506	91:559	237:926	679:714	1:008:599	15:760	428:363	54:166\$013	—\$—	941:426\$111	172:879\$361
1883...	506	96:313	264:551	673:963	1:034:827	17:954	419:017	54:574\$928	—\$—	938:820\$717	170:860\$349
1884...	506	97:049	274:276	629:555	1:000:920	20:243	420:644	54:270\$731	—\$—	930:830\$854	176:015\$066
1885...	506	93:420	280:437	649:579	1:023:436	18:233	458:776	52:230\$588	—\$—	901:486\$477	160:235\$160
1886...	506	112:368	267:826	762:949	1:143:143	20:434	497:185	61:808\$602	10:422\$430	1:057:285\$498	198:717\$584
1887...	506	108:974	238:791	869:056	1:216:824	23:981	482:527	63:117\$320	10:213\$070	1:066:351\$094	212:576\$921
1888...	506	140:570	281:950	1:056:607	1:482:127	24:352	533:306	66:035\$491	10:908\$740	1:123:813\$957	219:250\$526
1889...	506	146:863	316:707	1:165:001	1:628:571	24:529	596:576	67:698\$405	11:115\$670	1:175:368\$848	213:462\$370
1890...	506	141:220	311:563	1:223:909	1:676:692	27:650	766:608	67:465\$650	18:371\$840	1:158:439\$576	219:349\$857
1891...	506	125:534	307:891	1:148:522	1:581:947	26:585	535:357	69:743\$620	32:969\$780	1:201:726\$443	219:616\$090
1892...	506	115:084	275:755	1:100:533	1:491:372	23:276	534:432	63:967\$850	29:253\$370	1:111:083\$874	191:710\$733
1893...	506	114:552	274:481	1:095:449	1:484:482	25:453	494:080	67:656\$842	29:562\$250	1:101:638\$412	199:597\$642
1894...	506	118:787	281:650	1:193:298	1:593:735	24:433	521:203	64:583\$469	28:640\$280	1:092:414\$561	199:379\$243
1895...	506	118:679	293:131	1:250:489	1:662:299	35:022	574:223	66:506\$091	32:047\$500	1:133:259\$140	201:284\$784
1896...	506	139:062	327:163	1:366:615	1:802:840	24:613	629:681	66:964\$291	35:436\$060	1:144:380\$269	192:268\$479
1897...	506	103:869	411:495	1:497:209	2:012:073	26:322	615:800	68:981\$890	37:017\$060	1:166:763\$740	208:428\$249
1898...	506	130:795	384:060	1:598:085	2:112:940	34:058	651:968	72:738\$311	38:518\$940	1:226:301\$406	235:781\$464
1899...	506	121:420	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
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\$718	251:458\$966
1901...	506	127:731	357:338	1:494:376	1:979:445	32:920	849:029	81:592\$961	49:404\$570	1:383:910\$291	254:839\$548
Somma	2:647	2:739:459	6:972:146	25:892:177	35:603:782	581:099	13:352:782	1:566:189\$372	465:510\$960	26:724:568\$055	4:908:401\$391

Observações.—Estas linhas foram abertas á exploração por troços, sendo o primeiro entre Lisboa e o Carregado, na extensão leste, entre Lisboa e a fronteira alem de Elvas, na extensão de 275^h 6; estando tambem nesta data aberto á circulação, na linha do norte, o á exploração entre as estações do Entroncamento e Villa Nova de Gaia, na linha do norte, na extensão de 225^h 936. Em 5 de novembro de 1877 3^h 632, ficando as linhas de leste e norte em completa exploração e com a extensão total de 505^h 168. Entre o Poço do Bispo e Entroncamento dos quaes, entre Sant'Anna e Santarem, só abriu á circulação em 29 de agosto de 1893.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.—

DE LESTE E NORTE

Rendimentos (líquidos 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
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego (a)	Totais						
919:567\$610	1.861:553\$610	19:619\$145	1.881:172\$755	569:604\$339	1.291:949\$271	3:700\$902	2:568\$488	1:132\$414	0,31
875:735\$353	1.866:926\$953	27:391\$855	1.894:318\$808	598:497\$872	1.268:429\$081	3:689\$579	2:506\$777	1:182\$802	0,32
958:856\$762	1.958:433\$565	16:159\$390	1.974:592\$955	597:507\$568	1.360:925\$997	3:870\$423	2:689\$578	1:180\$845	0,31
1.026:236\$283	2.062:444\$494	8:872\$089	2.071:316\$583	633:612\$590	1.428:831\$904	4:075\$975	2:823\$776	1:252\$199	0,31
1.048:552\$125	2.091:118\$969	97:590\$186	2.188:709\$155	663:234\$105	1.427:884\$864	4:132\$646	2:821\$907	1:310\$739	0,32
1.062:639\$786	2.176:445\$258	34:642\$007	2.111:087\$265	760:933\$465	1.415:511\$753	4:301\$275	2:797\$451	1:503\$821	0,35
1.070:175\$975	2.179:857\$041	23:888\$967	2.203:746\$008	710:816\$212	1.469:040\$829	4:308\$018	2:903\$243	1:404\$775	0,33
1.106:094\$712	2.212:940\$632	18:986\$493	2.231:877\$125	687:526\$100	1.525:414\$532	4:373\$400	3:014\$653	1:358\$747	0,31
1.112:501\$603	2.174:223\$240	48:458\$542	2.222:681\$782	663:140\$821	1.511:082\$419	4:269\$884	2:986\$329	1:310\$555	0,31
1.167:469\$972	2.423:473\$054	59:218\$213	2.482:691\$267	720:377\$231	1.703:095\$823	4:789\$472	3:365\$802	1:423\$670	0,30
1.163:274\$659	2.442:205\$674	55:485\$793	2.497:691\$467	735:594\$429	1.706:611\$245	4:826\$493	3:372\$749	1:459\$744	0,30
1.214:349\$955	2.557:414\$438	38:994\$715	2.596:409\$153	730:990\$533	1.826:423\$905	5:054\$179	3:609\$533	1:444\$646	0,28
1.309:472\$857	2.698:304\$075	61:798\$734	2.760:102\$809	899:108\$733	1.799:195\$342	5:332\$617	3:555\$722	1:776\$895	0,33
1.320:948\$822	2.698:738\$255	7:165\$807	2.705:904\$062	994:003\$055	1.754:735\$200	5:333\$472	3:467\$856	1:865\$616	0,35
1.034:307\$461	2.455:649\$994	35:208\$426	2.490:858\$420	955:135\$089	1.500:514\$905	4:853\$063	2:965\$444	1:887\$619	0,39
1.104:104\$215	2.406:898\$822	9:953\$751	2.416:852\$573	851:432\$005	1.555:466\$817	4:756\$717	3:074\$045	1:682\$672	0,35
1.157:335\$139	2.458:571\$193	20:856\$681	2.479:427\$874	829:012\$591	1.629:558\$602	4:858\$836	3:220\$471	1:638\$365	0,34
1.139:910\$617	2.431:704\$421	13:794\$471	1.445:498\$892	869:013\$224	1.562:691\$197	4:805\$740	3:088\$323	1:717\$417	0,36
1.193:447\$697	2.527:991\$621	15:114\$011	2.543:105\$632	864:232\$521	1.663:759\$100	4:996\$030	3:288\$061	1:707\$069	0,34
1.224:040\$612	2.560:689\$360	28:171\$930	2.588:861\$290	853:480\$651	1.707:208\$709	5:060\$651	3:373\$930	1:686\$721	0,33
1.313:095\$625	2.688:287\$614	13:795\$408	2.702:083\$022	948:348\$921	1.739:938\$693	5:312\$821	3:438\$614	1:874\$207	0,35
1.415:792\$507	2.877:878\$377	16:069\$214	2.893:947\$591	994:313\$828	1.883:564\$549	5:687\$506	3:722\$459	1:965\$047	0,34
1.512:513\$645	3.045:612\$260	17:518\$719	3.063:130\$979	1.001:829\$685	2.043:782\$575	6:018\$995	4:039\$095	1:979\$900	0,32
1.625:862\$682	3.213:143\$361	13:761\$471	3.226:904\$832	1.121:333\$211	2.091:810\$150	6:350\$085	4:134\$012	2:216\$073	0,35
1.723:974\$856	3.362:724\$695	11:344\$125	3.374:068\$820	1.199:755\$499	2.162:969\$196	6:645\$700	4:274\$642	2:371\$058	0,35
29.800:261\$530	61.433:280\$976	713:810\$143	62.147:041\$119	20.402:834\$278	41.030:396\$698	4:857\$533	3:244\$279	1:613\$255	0,33
Medias									

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

ção do seu rendimento collectavel.

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

CAMINHOS DE FERRO

Anos	Numero de ki- lometros ex- ploeados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Rendimen	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros (a)	Grande velocidade (a)
1877...	312	9:266	34:528	133:610	177:404	6:384	102:071	17:220\$116	—\$—	146:172\$047	29:878\$241
1878...	319	8:935	35:000	131:046	174:981	5:463	88:463	16:375\$652	—\$—	148:200\$817	26:875\$762
1879...	322	10:567	38:603	136:868	186:038	4:417	117:199	16:223\$996	—\$—	136:081\$317	25:063\$049
1880...	322	11:863	40:256	135:391	187:510	4:007	111:465	20:215\$959	—\$—	131:389\$659	21:903\$403
1881...	322	13:911	41:358	139:394	194:663	4:010	120:741	18:949\$731	—\$—	137:247\$046	20:701\$563
1882...	322	14:635	42:297	144:066	200:998	4:337	121:171	21:159\$744	—\$—	148:663\$523	24:692\$545
1883...	322	15:258	44:002	145:249	204:509	4:539	100:782	21:191\$317	—\$—	149:834\$751	27:307\$071
1884...	322	15:302	44:710	154:049	214:061	5:081	112:289	21:893\$866	—\$—	149:019\$208	28:740\$729
1885...	322	16:880	45:743	164:539	226:662	5:428	132:566	22:155\$324	—\$—	163:317\$172	31:979\$633
1886...	322	18:686	51:336	166:121	236:143	6:139	135:649	21:206\$205	3:250\$940	163:534\$420	36:423\$349
1887...	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
1888...	350	19:476	54:847	186:214	260:537	6:646	140:605	22:816\$668	3:329\$690	169:924\$662	39:876\$390
1889...	418	27:918	65:513	231:437	324:868	7:705	157:208	27:720\$547	3:841\$010	227:376\$380	52:343\$845
1890...	475	30:570	67:769	242:576	340:915	8:405	158:303	28:714\$224	5:996\$140	255:650\$447	62:736\$854
1891...	475	31:347	76:403	244:183	351:933	9:761	161:113	30:496\$859	12:666\$220	265:596\$403	75:444\$813
1892...	475	30:881	74:378	249:870	354:629	9:165	166:073	30:372\$402	13:373\$950	255:073\$078	67:320\$018
1893...	475	31:719	74:849	252:007	358:575	9:121	168:488	30:153\$816	12:935\$690	259:781\$409	68:028\$756
1894...	475	31:922	71:215	255:188	338:325	8:582	182:891	30:600\$324	12:821\$240	249:500\$001	65:468\$163
1895...	475	31:677	71:886	251:284	354:847	8:177	179:297	30:342\$062	13:319\$180	253:954\$012	64:358\$846
1896...	475	33:236	75:946	271:870	381:052	7:719	188:986	31:714\$306	14:771\$710	269:348\$420	63:324\$099
1897...	475	36:481	83:255	295:205	414:941	9:832	215:868	35:505\$517	16:256\$860	299:755\$131	73:075\$623
1898...	475	38:246	89:083	325:405	452:734	11:644	240:820	37:784\$009	17:627\$250	315:952\$890	84:844\$249
1899...	475	38:471	92:203	354:666	485:340	12:108	251:546	36:942\$60	18:902\$940	321:389\$626	87:985\$904
1900...	485	41:486	96:463	373:712	511:661	12:514	289:833	38:768\$475	23:686\$330	336:568\$725	88:413\$050
1901...	488	43:182	101:334	390:081	534:597	14:228	334:864	43:461\$600	24:864\$760	356:302\$789	96:083\$130
Somma	10:033	619:742	1:564:267	5:518:295	7:702:304	191:335	4:115:925	674:368\$764	199:881\$740	5:470:736\$788	1:298:877\$645

Observações. — A extensão total efectiva das linhas do sul e sueste e seus ramaes é de 485,63, cuja decomposição se vê no se

Designações	Datas da abertura & exploração	Distancias		
		Aproxima- das	Exactas	De aplicação
		Kilometros	Kilometros	Kilometros
Linha do sul				
Da antiga estação do Barreiro a Vendas Novas.....	1- 2 -1861	56	199,99	
De Vendas Novas a Casa Branca.....	14- 9 -1863	34		
De Casa Branca a Beja.....	15- 2 -1864	64		
De Beja a Casevel.....	20-12-1870	47		
Da actual á antiga estação do Barreiro.....	20-12-1884	0,60	0,60	341
De Casevel ás Amoreiras.....	3- 6 -1888	25,94	25,94	
Das Amoreiras a Faro.....	1- 7 -1889	113,83	113,83	
Do Barreiro a Faro.....	-	-	340,86	
Ramal de Setúbal				
Do Pinhal Novo a Setúbal.....	1- 2 -1861	12,81	12,81	13
Somma e segue.....	-	-	353,17	354

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

Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total	Anos	Passageiros	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1877.....	24:520\$989	1:651\$885	3:169\$730	29:342\$395	1884.....	26:306\$630	4:024\$370	8:407\$083	38:738\$888
1878.....	23:987\$540	2:288\$617	4:007\$755	29:295\$912	1885.....	29:256\$080	4:279\$950	8:390\$432	41:925\$462
1879.....	23:561\$279	3:151\$180	6:040\$069	32:752\$119	1886.....	29:092\$560	4:386\$760	8:377\$165	43:995\$465
1880.....	22:480\$610	3:302\$915	6:337\$815	32:121\$370	1887.....	27:715\$010	4:900\$825	9:354\$025	41:950\$465
1881.....	21:640\$780	3:210\$381	6:160\$529	31:011\$420	1888.....	26:245\$380	5:562\$560	9:811\$350	41:650\$390
1882.....	26:381\$880	3:650\$341	7:090\$375	37:122\$596	1889.....	30:330\$140	6:265\$945	11:297\$695	47:893\$688
1883.....	26:085\$710	3:892\$410	8:067\$681	38:045\$801	1890.....	32:189\$060	5:960\$781	12:175\$126	50:324\$967

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.

DO SUL E SUESTE

tos (líquidos de impostos) incluindo a via fluvial

Pequena velocidade (a)	Totaes do trafego (a)	Fora do trafego	Totaes	Despesas da exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
232:052\$131	408:102\$419	2:659\$660	410:762\$079	195:910\$373	212:192\$046	1:308\$021	680\$108	627\$918	0,48
214:477\$769	389:554\$348	1:118\$355	390:672\$703	212:667\$525	176:886\$823	1:221\$173	554\$504	666\$669	0,54
227:427\$938	388:572\$304	1:682\$580	390:254\$884	237:465\$863	151:106\$441	1:205\$745	469\$274	737\$471	0,61
322:579\$887	475:872\$949	2:469\$992	478:342\$941	227:016\$504	248:856\$445	1:477\$866	772\$846	705\$020	0,48
285:527\$480	443:476\$039	2:018\$660	445:494\$749	265:680\$003	177:796\$086	1:377\$254	552\$161	825\$093	0,60
275:939\$728	449:295\$796	1:790\$365	451:086\$161	264:241\$542	185:054\$254	1:395\$327	574\$702	820\$625	0,59
265:217\$791	442:359\$613	1:812\$295	444:171\$908	245:838\$022	196:521\$591	1:373\$787	610\$315	863\$472	0,55
267:362\$942	445:122\$879	1:275\$070	446:397\$949	255:450\$671	189:672\$208	1:382\$369	589\$044	793\$325	0,57
294:150\$781	489:447\$586	1:616\$740	491:064\$326	292:269\$577	197:178\$009	1:520\$023	612\$354	907\$669	0,60
286:824\$481	486:782\$250	3:425\$155	490:207\$405	249:701\$905	237:080\$345	1:511\$745	736\$274	775\$471	0,51
310:199\$135	506:820\$550	3:834\$290	510:654\$840	271:343\$125	235:477\$425	1:512\$896	702\$917	809\$979	0,53
310:172\$125	519:973\$177	1:206\$880	521:180\$057	313:372\$588	206:600\$589	1:485\$637	590\$287	895\$350	0,60
348:438\$783	628:159\$008	1:357\$115	629:516\$123	316:535\$757	311:623\$251	1:502\$772	745\$510	757\$262	0,50
327:600\$655	645:987\$956	1:001\$380	646:989\$336	427:637\$325	218:350\$681	1:359\$974	459\$685	900\$289	0,66
349:979\$475	691:020\$691	1:270\$680	692:291\$371	421:519\$739	269:470\$952	1:554\$780	567\$307	887\$473	0,61
368:963\$162	691:356\$258	1:992\$100	693:348\$658	439:909\$653	251:446\$605	1:455\$486	529\$361	926\$125	0,64
357:508\$709	685:818\$874	16:080\$165	701:399\$039	387:628\$419	297:690\$455	1:442\$776	626\$716	816\$060	0,56
383:437\$982	698:396\$146	19:707\$270	718:103\$416	394:634\$069	303:762\$077	1:470\$307	639\$499	830\$808	0,56
376:132\$555	694:445\$413	23:064\$285	717:509\$698	389:519\$485	304:925\$928	1:461\$990	641\$949	820\$041	0,55
391:066\$635	723:739\$154	1:619\$910	725:359\$064	400:794\$620	322:944\$534	1:523\$660	679\$883	843\$778	0,55
434:058\$836	806:889\$590	11:635\$340	818:524\$930	410:321\$251	396:568\$339	1:698\$714	894\$881	863\$834	0,51
461:456\$866	862:254\$005	35:845\$015	898:099\$020	452:223\$001	410:031\$004	1:815\$271	863\$223	952\$048	0,52
455:143\$451	864:518\$981	29:794\$565	894:313\$546	482:933\$989	381:584\$992	1:820\$039	803\$336	1:016\$703	0,56
489:036\$666	914:018\$441	28:679\$862	942:698\$303	552:636\$008	361:382\$433	1:881\$574	745\$118	1:139\$455	0,60
570:734\$322	1:023:120\$241	23:566\$545	1:046:686\$786	572:987\$414	450:132\$827	2:096\$557	922\$403	1:174\$154	0,56
8:605:490\$285	15:374:604\$718	220:524\$574	15:595:129\$292	8:680:268\$428	6:694:336\$290	1:582\$403	667\$231	865\$171	0,56
Medias									

guinte mappa:

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias		
		Aproxima- das — Kilometros	Exactas Kilometros	De aplicação — Kilometros
Ramal de Estremoz <i>Transporte</i>	—	—	353,17	354
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	23-12-1873	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
<i>Total</i>	—	—	485,63	488

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

CAMINHO DE FER

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1877...	63	23.930	66.875	230.316	321.121	2.366	30.113	7.649.630	—	129.372.247	11.474.167
1878...	102	29.974	84.166	298.897	413.037	3.072	39.434	11.045.425	—	173.514.176	12.402.384
1879...	143	32.040	89.292	345.488	466.820	4.633	47.925	12.656.959	—	187.445.461	19.864.716
1880...	145	33.445	90.352	355.035	478.832	3.363	48.281	13.685.944	—	203.292.714	25.099.002
1881...	145	32.999	80.129	346.053	459.181	3.619	60.398	13.764.119	—	198.018.528	32.214.860
1882...	145	33.771	77.742	328.297	439.810	4.212	57.426	14.749.245	—	213.756.391	29.270.177
1883...	145	33.743	76.389	319.716	429.848	4.266	60.544	15.104.117	—	215.564.644	30.021.626
1884...	145	41.620	82.929	338.446	462.995	5.292	70.448	16.158.987	—	221.441.236	34.285.537
1885...	145	36.655	77.200	332.639	446.494	4.484	81.378	14.886.135	—	198.685.404	28.535.518
1886...	145	39.658	81.193	353.290	474.141	4.457	85.681	16.048.573	2.969.420	214.998.314	29.904.5075
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
1888...	146	42.030	93.373	395.594	530.997	4.864	97.675	18.155.450	2.840.400	240.713.903	33.638.236
1889...	149	45.207	95.857	404.407	545.471	4.317	96.190	20.843.694	3.309.460	253.003.235	31.423.030
1890...	149	48.357	99.099	406.931	554.387	5.069	100.824	18.639.183	4.456.600	247.710.957	34.356.754
1891...	149	44.669	94.273	385.646	524.588	5.416	106.200	18.119.710	9.900.560	240.320.729	35.302.758
1892...	149	40.159	87.222	381.787	509.168	5.651	119.602	17.798.926	10.417.136	227.508.837	36.999.244
1893...	149	43.010	93.793	397.933	534.736	5.205	122.545	18.873.833	9.567.870	241.867.038	36.178.323
1894...	149	44.096	93.827	396.273	534.196	6.321	120.353	19.083.838	8.643.340	239.951.763	42.095.692
1895...	149	46.390	96.135	406.624	549.149	6.093	125.524	19.613.540	9.212.440	246.075.976	40.157.495
1896...	150	50.492	108.289	439.528	598.309	7.891	133.650	21.016.338	11.406.340	257.268.997	47.592.117
1897...	152	67.947	156.696	535.019	759.662	11.704	137.724	21.553.995	12.679.570	272.676.894	46.616.997
1898...	152	70.686	172.784	600.255	843.725	10.560	151.503	22.478.189	13.438.170	274.926.582	55.432.601
1899...	152	60.359	152.190	561.930	774.479	14.999	176.540	22.440.999	14.292.490	265.400.456	61.064.723
1900...	152	72.423	165.767	622.251	860.441	15.840	179.367	24.170.509	20.056.300	293.482.080	67.147.411
1901...	152	75.991	179.703	687.574	943.273	16.472	192.299	25.019.855	20.850.090	296.971.122	78.414.732
Somma	3.567	1.131.127	2.580.097	10.235.401	13.946.625	165.583	2.530.710	440.883.977	156.973.636	5.780.965.439	933.313.117

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

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

Designação	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas — Kilometros	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	

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. —

RO DO MINHO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
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
56.420.125	242.336.685	(a) —	242.336.685	140.135.915	102.900.770	2.375.849	1.001.968	1.373.881	0,58
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
72.146.935	300.538.651	1.693.420	302.232.071	172.494.614	128.044.037	2.072.680	883.062	1.189.618	0,57
77.864.885	308.098.273	1.620.030	309.718.303	175.555.223	132.543.050	2.124.815	914.090	1.210.725	0,57
83.894.011	326.920.579	983.043	327.903.622	180.403.497	146.517.082	2.254.625	1.010.463	1.244.162	0,55
86.813.188	332.399.458	3.541.032	335.940.490	174.178.969	158.220.489	2.292.410	1.091.176	1.201.234	0,52
91.988.539	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
97.909.002	325.129.924	2.739.428	327.869.352	185.915.830	139.214.094	2.242.825	960.097	1.282.6178	0,57
104.677.571	349.579.960	3.826.105	353.406.065	187.889.567	161.690.393	2.410.896	1.115.106	1.295.790	0,54
105.951.356	366.170.053	3.147.325	369.317.378	173.246.923	192.923.130	2.525.910	1.390.504	1.194.806	0,47
109.852.110	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
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
125.983.355	408.631.066	5.142.670	413.773.736	203.717.860	204.933.206	2.442.625	1.375.391	1.367.134	0,50
122.987.673	398.611.160	3.742.620	402.353.780	196.676.495	201.934.665	2.675.242	1.355.266	1.319.976	0,49
133.493.328	398.001.409	3.827.320	401.828.729	203.713.920	194.287.489	2.671.150	1.303.943	1.367.207	0,51
142.802.218	420.847.579	3.729.865	424.577.444	205.023.260	215.824.319	2.824.480	1.448.485	1.375.995	0,49
141.838.953	423.886.408	19.721.941	443.608.349	206.290.850	217.595.558	2.844.875	1.460.373	1.384.502	0,49
151.209.103	437.442.574	9.239.441	446.682.015	210.454.352	226.988.222	2.935.856	1.523.411	1.412.445	0,48
162.772.479	467.633.593	7.538.235	475.171.828	209.063.870	258.569.723	3.117.557	1.723.798	1.393.759	0,45
158.952.967	478.246.858	4.299.613	482.546.471	231.102.630	247.144.228	3.146.360	1.625.949	1.520.412	0,48
172.501.731	502.860.914	4.563.979	507.424.893	230.611.855	272.249.059	3.308.295	1.791.112	1.517.183	0,46
170.678.595	497.143.774	4.145.615	501.289.389	246.941.596	250.202.178	3.270.682	1.646.067	1.624.616	0,49
186.428.983	547.058.474	3.426.919	550.485.393	239.083.627	307.974.847	3.599.068	2.026.150	1.572.918	0,44
194.355.694	569.741.548	6.168.510	575.910.058	238.554.860	331.186.688	3.748.300	2.178.860	1.569.440	0,42
2.968.068.475	9.682.347.031	104.247.273	9.786.594.304	4.833.227.677	4.849.119.354	2.714.423	1.359.439	1.354.984	0,50
Médias									

bre o rio Minho, comprehende os ramaes de Braga e da alfandega, é de 152.80689, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

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

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

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

CAMINHO DE FER

Annos	Numero de kilome- tros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sillo		
1877...	46	10:251	41:863	146:191	198:305	1:219	14:707	4:849\$643	-5-	76:482\$361	6:549\$338
1878...	52	10:467	38:406	139:063	187:936	1:366	14:801	4:882\$204	-5-	77:431\$952	4:902\$204
1879...	84	15:210	49:262	187:993	252:465	2:540	30:116	9:015\$059	-5-	129:077\$671	12:228\$390
1880...	120	19:007	53:083	232:621	304:711	2:752	51:767	13:487\$980	-5-	167:476\$053	23:461\$462
1881...	127	19:493	53:378	247:370	320:241	2:817	63:703	14:385\$717	-5-	171:514\$658	25:448\$008
1882...	127	19:575	54:723	243:307	317:605	2:371	73:937	15:763\$118	-5-	175:298\$918	23:630\$351
1883...	131	19:948	54:929	243:732	318:609	2:529	76:455	16:204\$608	-5-	179:610\$982	22:508\$707
1884...	139	17:721	50:394	243:051	311:166	2:962	80:362	16:291\$384	-5-	175:455\$115	25:514\$234
1885...	139	18:451	47:123	230:288	295:862	2:596	80:752	15:378\$408	-5-	165:304\$114	22:793\$728
1886...	139	18:601	48:193	235:005	301:799	2:779	88:591	16:888\$281	3:251\$940	169:722\$532	24:057\$705
1887...	173	19:658	51:353	236:924	307:935	3:687	95:206	18:360\$783	3:492\$340	178:704\$055	30:967\$972
1888...	201	21:073	52:947	249:362	323:382	3:720	101:983	20:067\$394	3:387\$580	197:978\$313	32:371\$313
1889...	204	25:326	53:776	261:397	340:499	3:430	132:472	26:629\$209	4:051\$860	215:566\$103	33:880\$357
1890...	204	25:392	54:487	266:023	345:902	3:962	137:120	24:151\$484	5:715\$400	219:272\$243	36:128\$559
1891...	204	23:647	52:756	255:800	332:203	3:857	123:784	21:879\$317	11:099\$230	210:702\$971	33:931\$339
1892...	204	21:083	50:460	251:895	323:438	3:963	136:722	21:971\$442	11:504\$210	199:370\$816	33:219\$253
1893...	204	22:196	53:356	259:022	334:574	3:557	139:946	22:458\$137	11:061\$780	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\$020	236:952\$927	46:465\$330
1898...	206	25:815	60:465	267:945	354:225	6:323	154:397	24:706\$265	13:593\$170	228:386\$432	49:069\$860
1899...	206	24:206	60:126	262:766	347:098	7:777	184:905	25:858\$086	13:839\$230	212:881\$770	48:374\$957
1900...	206	28:789	67:423	291:881	388:093	8:186	189:119	27:897\$639	17:580\$090	249:228\$686	53:850\$209
1901...	206	27:266	66:648	320:344	414:258	8:303	193:300	28:964\$203	18:507\$890	244:506\$142	64:710\$976
Somma	4:141	537:950	1:350:089	6:166:416	8:054:455	101:506	2:793:064	490:615\$087	166:368\$740	4:746:369\$144	804:356\$000

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

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

Designações	Datas da abertura à exploração	Distancias	
		Exactas Kilometros	De applicação Kilometros
Linha do Douro			
Do Porto (Campanhã) a Ermezinde (a).....	24-5-1875	8:426,00	
Do Ermezinde a Penafiel.....	30-7-1875	30:310,70	
De Penafiel a Cahide.....	20-12-1875	7:323,30	
De Cahide ao Juncal.....	15-9-1878	18:818,20	
Do Juncal á Regua.....	15-7-1879	38:370,80	
Da Regua ao Ferrão.....	4-4-1880	15:913,20	
Do Ferrão ao Pinhão.....	1-6-1880	7:611,30	
Do Pinhão a Tua (margem direita) apeadeiro.....	1-9-1883	12:216,50	
Somma e segue.....	-	138:990,00	

(a) Para o effeito do tráfego é considerado common 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 Com

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. =

RO DO DOURO

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Para do tráfego	Totais						
22:600:223	105:631:922	(a) -5-	105:631:922	56:830:285	48:801:637	2:296:346	1:060:3905	1:235:441	0,54
23:613:925	105:948:081	(a) -5-	105:948:081	68:070:090	37:877:991	2:037:463	728:5423	1:309:5040	0,61
55:438:730	196:744:851	(a) -5-	196:744:851	115:274:205	81:470:646	2:342:201	969:5889	1:372:3312	0,58
105:781:261	296:718:776	1:493:580	298:212:336	151:047:692	145:671:084	2:472:656	1:213:926	1:258:730	0,51
125:711:791	322:674:457	1:018:610	323:693:067	151:233:340	171:441:117	2:540:744	1:349:930	1:190:814	0,47
143:758:554	342:687:823	982:962	343:670:785	156:691:169	185:996:654	2:698:329	1:464:541	1:233:788	0,46
143:869:599	345:984:288	1:971:253	347:955:541	156:853:954	189:130:324	2:641:101	1:443:743	1:197:358	0,45
148:548:582	349:517:831	1:166:510	350:684:441	167:538:615	181:979:316	2:514:518	1:309:204	1:205:314	0,48
145:367:512	333:465:354	1:201:303	334:666:657	177:990:869	155:474:985	2:399:031	1:118:525	1:280:506	0,53
159:323:998	353:104:235	2:076:630	355:180:865	179:880:215	173:224:5020	2:540:318	1:246:316	1:294:102	0,51
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
189:889:645	420:239:271	2:057:560	422:296:831	245:129:756	175:109:5515	2:090:743	871:192	1:219:551	0,58
255:408:511	504:854:971	4:594:052	509:449:023	264:013:488	240:841:483	2:474:780	1:180:596	1:294:184	0,52
265:911:925	521:342:727	3:101:520	524:444:247	278:915:728	242:426:999	2:555:601	1:188:367	1:367:234	0,53
229:010:075	473:644:385	2:225:470	475:869:855	269:275:712	204:368:673	2:321:786	1:001:807	1:319:979	0,57
247:289:417	479:879:486	2:519:750	482:399:236	279:398:201	200:481:285	2:352:350	982:751	1:369:599	0,58
256:506:912	491:859:581	1:959:245	493:818:826	280:702:986	211:156:595	2:411:076	1:035:081	1:375:995	0,58
251:607:130	495:419:033	23:431:085	518:850:118	282:438:489	212:980:544	2:428:524	1:044:022	1:384:502	0,57
279:580:649	541:224:478	9:558:008	550:782:486	288:138:845	253:085:633	2:653:061	1:240:616	1:412:445	0,53
312:506:150	587:438:827	5:718:905	593:157:732	286:007:880	301:430:947	2:865:555	1:470:335	1:395:160	0,49
288:181:576	571:600:813	2:731:953	574:331:966	312:358:500	259:241:513	2:767:353	1:252:374	1:508:978	0,54
263:193:619	540:649:911	2:807:920	543:457:831	312:539:750	228:110:161	2:611:835	1:101:981	1:509:853	0,58
293:158:251	554:414:978	4:294:865	558:709:843	346:801:166	207:613:812	2:678:333	1:002:965	1:675:368	0,62
316:337:663	619:416:558	3:420:440	622:836:998	333:320:969	286:095:589	3:006:876	1:388:813	1:618:063	0,54
329:500:044	638:717:162	4:139:406	642:856:568	332:583:799	306:133:363	3:100:569	1:486:084	1:614:485	0,52
5:026:310:451	10:577:035:595	84:534:147	10:661:569:742	5:700:746:901	4:876:288:694	2:554:222	1:177:563	1:376:659	0,54
Medias									

da alfandega, é de 206,53409, cuja decomposição se vê no mappa seguinte:

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

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

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

CAMINHOS DE FERRO DO PORTO À POVOA

(Via re

Anos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De a/cilo		
1877...	28	23:492	230:843	-	254:335	882	7:947	-	-	42:942\$700	1:071\$000
1878...	35	18:833	213:162	-	231:995	830	7:514	-	-	39:626\$460	1:076\$280
1879...	44	16:457	208:572	-	225:029	818	8:743	-	-	37:287\$570	1:087\$570
1880...	44	14:962	190:946	-	205:908	691	8:633	-	-	34:592\$470	1:271\$620
1881...	51	20:804	216:288	-	237:092	1:947	10:274	-	-	44:292\$390	1:850\$265
1882...	57	19:991	227:243	-	247:234	2:726	12:432	-	-	46:112\$060	5:683\$060
1883...	57	20:342	230:714	-	251:056	2:873	14:523	-	-	47:856\$736	5:765\$096
1884...	57	22:908	244:553	-	267:461	4:082	15:493	-	-	50:251\$114	7:891\$250
1885...	57	23:664	258:755	-	282:419	2:969	20:632	-	-	48:870\$841	5:937\$640
1886...	57	28:304	261:294	-	289:598	3:175	19:975	-	740\$170	50:878\$473	6:350\$325
1887...	57	31:710	279:400	-	311:110	3:795	19:335	-	774\$180	54:912\$805	7:608\$030
1888...	57	30:843	291:844	-	322:687	3:154	16:318	-	716\$040	56:435\$751	6:059\$440
1889...	57	32:698	296:719	-	329:417	2:548	21:468	-	678\$560	58:951\$559	5:238\$400
1890...	57	36:250	315:006	-	351:256	3:769	18:880	-	887\$810	61:418\$885	6:200\$770
1891...	57	32:342	288:841	-	316:183	3:350	17:825	-	1:602\$780	54:275\$250	7:561\$360
1892...	57	29:869	278:345	-	308:214	3:365	18:970	(a)	916\$426	55:405\$809	8:400\$473
1893...	61	32:315	295:766	-	328:081	2:646	23:214	-	3:701\$560	56:969\$197	6:110\$090
1894...	63	31:028	344:270	-	375:298	3:291	24:370	-	3:835\$289	1:637\$620	6:623\$939
1895...	63	30:278	371:162	-	401:440	2:565	22:530	-	4:017\$986	1:693\$860	5:438\$968
1896...	63	34:580	436:753	-	471:333	3:398	23:081	-	4:306\$330	2:201\$940	6:510\$984
1897...	64	50:509	490:027	-	540:536	3:431	24:693	-	4:900\$185	2:449\$460	6:735\$609
1898...	64	49:605	544:138	-	593:743	4:589	28:489	-	4:962\$647	2:800\$340	8:395\$221
1899...	64	38:151	518:729	-	556:880	3:506	35:203	-	4:540\$441	2:948\$370	7:095\$259
1900...	64	50:726	615:349	-	666:075	3:555	49:986	-	5:542\$313	4:673\$820	84:002\$333
1901...	64	52:171	633:868	-	686:039	3:169	55:306	-	5:594\$456	4:543\$770	81:649\$406
Somma	1:399	772:862	8:277:587	-	9:050:449	71:077	525:843	-	42:317\$583	31:327\$880	1:422:453\$077
											142:817\$194

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

(a) Só entrando em vigor em outubro de 1899 as novas tarifas d'esta linha, em que foi incluído o imposto de transitio e addicionaes, só d'aquella data começou a respectiva

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.—

DE VARZIM E VILLA NOVA DE FAMALICÃO

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:989\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$732	367\$469	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$069	168\$190	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
12:222\$554	70:364\$918	813\$330	71:178\$248	53:145\$217	17:219\$701	1:234\$472	302\$100	932\$372	0,75
13:908\$061	68:716\$542	893\$560	69:610\$102	50:545\$274	18:171\$268	1:205\$553	318\$794	886\$759	0,74
13:975\$985	71:204\$783	776\$010	71:980\$793	49:941\$493	21:263\$290	1:249\$206	378\$040	876\$166	0,70
13:016\$670	75:537\$505	883\$995	76:421\$500	51:129\$265	24:408\$240	1:325\$219	428\$214	897\$005	0,68
11:615\$695	74:110\$886	864\$860	74:975\$746	47:366\$067	26:744\$819	1:300\$190	469\$207	830\$983	0,64
14:011\$785	78:201\$744	1:135\$265	79:337\$009	49:027\$321	29:174\$423	1:371\$960	511\$832	860\$128	0,63
13:129\$500	80:749\$155	843\$330	81:592\$485	47:591\$437	33:157\$698	1:416\$652	581\$714	834\$938	0,59
12:426\$650	74:261\$270	821\$730	75:083\$000	47:401\$616	26:859\$654	1:302\$829	471\$222	831\$607	0,64
12:930\$070	76:736\$352	725\$455	77:461\$807	47:412\$825	29:323\$527	1:346\$252	514\$447	831\$804	0,62
15:096\$071	78:175\$358	290\$915	78:466\$273	49:729\$632	28:445\$726	1:281\$663	466\$323	815\$240	0,64
14:827\$488	80:802\$572	119\$850	80:922\$422	52:014\$303	28:788\$269	1:282\$580	456\$956	825\$621	0,64
15:471\$567	84:595\$961	210\$730	84:806\$691	54:418\$082	30:177\$579	1:342\$793	479\$014	863\$779	0,64
15:540\$262	90:653\$483	-	90:653\$483	56:388\$567	34:264\$916	1:438\$944	543\$888	895\$056	0,62
15:889\$807	98:245\$997	350\$180	98:596\$177	61:623\$222	36:622\$775	1:535\$093	572\$230	962\$862	0,62
17:684\$329	104:598\$913	410\$960	105:009\$873	72:492\$898	32:106\$015	1:634\$358	501\$656	1:132\$701	0,69
21:486\$827	98:519\$592	280\$640	98:800\$232	74:766\$500	23:753\$092	1:539\$368	371\$142	1:168\$226	0,75
28:737\$734	120:062\$629	1:524\$970	121:587\$599	87:671\$000	32:391\$629	1:875\$978	506\$119	1:369\$859	0,73
34:748\$173	122:979\$562	1:394\$150	124:373\$712	82:348\$200	40:631\$362	1:921\$555	634\$865	1:286\$690	0,66
365:969\$200	1:931:239\$471	16:237\$735	1:947:477\$206	1:349:571\$024	581:668\$447	1:380\$442	415\$774	964\$944	0,70
Medias									

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 ramal da Senhora da Hora para o porto de Leixões, na extensão aproximada de 6 kilometros, e procedendo-se em 1897 á medição rigorosa da tros no anno de 1897.

cobrança.

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

RAMAL DE

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercaderias		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello		
1880...	40	352	1.334	3.280	4.966	442	31.377	928\$877	—\$—	2.817\$648	497\$080
1881...	72	1.858	3.212	5.204	10.274	354	67.004	2.394\$770	—\$—	6.853\$586	1.415\$253
1882...	72	8.527	8.514	10.089	27.130	1.015	101.664	2.702\$323	—\$—	16.357\$615	4.347\$770
1883...	72	11.267	11.745	15.904	38.916	1.539	85.850	3.152\$444	—\$—	19.014\$996	7.051\$696
1884...	72	8.400	8.150	13.809	30.359	1.701	72.438	2.878\$882	—\$—	16.756\$721	6.590\$334
1885...	72	4.768	5.010	10.464	20.242	944	42.208	1.921\$955	—\$—	14.201\$251	3.921\$766
1886...	72	7.098	6.662	12.487	26.247	947	50.103	2.126\$682	582\$910	18.777\$527	5.705\$193
1887...	72	7.355	8.779	13.112	29.246	957	66.087	3.358\$672	749\$130	17.623\$510	5.045\$631
1888...	72	9.273	7.836	14.711	31.820	1.465	52.687	2.333\$545	291\$050	18.833\$139	6.797\$461
1889...	72	13.072	9.059	17.421	39.552	1.285	52.822	2.670\$408	193\$810	27.576\$892	5.612\$791
1890...	72	7.835	6.265	14.823	28.923	1.294	45.756	2.121\$301	288\$250	18.192\$887	4.546\$233
1891...	72	9.231	6.997	16.326	32.554	1.974	31.667	2.207\$658	359\$200	22.141\$415	7.001\$373
1892...	72	7.446	5.708	13.050	26.204	1.791	26.792	1.993\$981	301\$010	18.245\$714	7.158\$990
1893...	72	7.304	5.599	12.801	25.704	1.583	18.388	1.727\$542	307\$520	16.936\$544	6.313\$595
1894...	72	5.893	4.842	12.425	23.160	1.800	22.052	1.701\$663	314\$060	15.305\$477	7.959\$146
1895...	72	4.951	5.769	13.343	24.063	1.255	30.033	1.856\$623	355\$160	15.085\$866	6.574\$425
1896...	72	4.071	6.136	14.040	24.247	890	35.156	1.639\$112	400\$010	12.698\$005	5.951\$353
1897...	72	1.272	5.065	18.430	24.767	1.195	32.954	1.775\$685	456\$500	12.320\$587	6.522\$095
1898...	72	4.499	5.263	11.065	20.827	1.490	37.297	1.905\$304	482\$290	12.085\$135	6.917\$089
1899...	72	4.152	6.031	11.536	21.719	1.612	41.771	1.912\$390	546\$090	12.976\$553	5.789\$691
1900...	72	3.751	5.447	10.421	19.619	1.287	52.649	1.999\$721	679\$980	10.396\$254	5.877\$703
1901...	72	4.628	5.569	12.048	22.245	1.284	58.387	2.660\$890	763\$210	12.524\$848	5.600\$010
Somma	1.423	137.003	138.992	276.789	552.784	28.104	1.056.142	46.970\$428	7.080\$090	337.722\$150	123.187\$684

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

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

CACERES

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
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
54:899\$501	63:168\$340	2:986\$585	66:154\$925	48:866\$095	14:302\$245	877\$338	198\$642	678\$696	0,77
58:229\$203	78:931\$588	1:267\$843	80:202\$431	74:039\$480	4:895\$108	1:096\$314	67\$988	1:028\$326	0,94
56:276\$294	82:342\$986	914\$056	83:357\$042	67:492\$040	14:850\$946	1:143\$652	206\$263	937\$389	0,82
52:322\$052	75:669\$107	656\$058	76:325\$165	67:211\$325	8:457\$782	1:050\$960	117\$469	933\$491	0,89
31:416\$799	49:539\$816	1:120\$060	50:659\$876	56:020\$597	6:480\$781	688\$053	90\$011	778\$064	1,13
29:787\$303	54:270\$023	1:852\$051	55:622\$074	50:373\$448	3:896\$575	753\$750	54\$119	699\$631	0,93
88:560\$509	61:229\$650	1:419\$310	62:648\$960	54:412\$105	6:817\$545	850\$412	94\$688	755\$724	0,89
32:313\$310	57:943\$910	896\$556	58:840\$466	64:951\$087	7:007\$177	804\$776	97\$322	902\$098	1,12
32:705\$202	65:984\$885	1:532\$087	67:516\$972	57:298\$287	8:686\$598	916\$456	120\$647	795\$809	0,87
27:200\$933	49:940\$039	134\$716	50:074\$755	62:550\$996	12:610\$957	693\$612	175\$152	868\$764	1,25
22:672\$392	51:815\$180	750\$000	52:565\$180	75:525\$306	23:710\$126	719\$655	329\$307	1:048\$962	1,46
20:994\$668	46:399\$372	194\$000	46:593\$372	66:170\$159	19:770\$787	644\$436	274\$594	919\$030	1,43
16:276\$413	39:526\$552	335\$314	39:861\$866	54:994\$002	15:467\$450	548\$079	214\$826	763\$805	1,39
16:173\$645	39:438\$268	223\$724	39:661\$992	58:639\$130	19:200\$862	547\$753	266\$679	814\$432	1,49
22:710\$230	44:370\$521	265\$271	44:635\$792	51:740\$506	7:369\$985	616\$257	102\$261	718\$618	1,17
22:314\$644	40:964\$002	450\$673	41:414\$675	51:402\$620	10:438\$618	568\$944	144\$981	713\$925	1,25
22:790\$829	41:633\$511	213\$649	41:847\$160	56:466\$466	14:832\$955	578\$243	206\$013	784\$256	1,35
25:912\$178	44:914\$402	250\$789	45:165\$191	57:201\$173	12:286\$771	623\$811	170\$649	794\$460	1,27
26:816\$055	45:573\$299	262\$143	45:835\$442	55:823\$141	9:749\$842	632\$962	135\$414	768\$367	1,27
32:258\$438	48:532\$395	207\$857	48:740\$252	60:793\$070	12:260\$675	674\$061	170\$287	844\$348	1,25
32:545\$798	50:670\$656	170\$937	50:841\$593	60:501\$449	9:830\$793	703\$759	136\$538	840\$297	1,19
701:491\$131	1.162:400\$965	15:731\$590	1.178:132\$555	1.277:231\$488	114:830\$523	816\$866	89\$696	897\$562	1,10
Medias									

panha alem de Marvão, na extensão de 714.640, em 6 de junho de 1880.

mento do tráfego annual.

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

CAMINHO DE FERRO

Anos	Número de kilômetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1882...	127	7:913	22:243	68:442	98:598	888	13:027	4:804\$391	-	55:918\$896	7:961\$063
1883...	253	11:930	35:353	124:888	172:171	1:900	50:033	9:585\$468	-	97:894\$171	15:525\$248
1884...	253	12:585	35:839	128:174	176:598	2:317	65:454	10:675\$963	-	98:356\$645	19:593\$507
1885...	253	12:825	35:090	129:519	177:434	2:154	88:132	11:821\$086	-	93:534\$809	19:090\$610
1886...	253	16:310	37:881	149:914	204:105	2:428	96:796	13:621\$129	1:220\$570	112:375\$623	21:577\$377
1887...	253	17:456	39:639	153:279	210:374	3:170	90:259	13:665\$144	1:251\$750	118:336\$224	25:280\$969
1888...	253	17:654	40:266	167:600	225:520	3:240	93:138	14:030\$973	1:307\$060	121:486\$129	26:348\$143
1889...	253	15:596	37:071	170:869	223:536	3:078	121:301	16:169\$793	1:435\$970	122:396\$018	24:454\$293
1890...	253	16:487	37:357	173:372	227:216	3:565	109:281	15:344\$761	2:074\$700	125:519\$702	28:492\$331
1891...	253	15:732	35:612	157:721	209:065	3:615	89:282	12:699\$396	3:355\$020	110:437\$596	28:522\$230
1892...	253	14:299	32:049	148:876	195:224	3:192	89:485	12:178\$607	3:179\$470	95:723\$219	23:143\$517
1893...	253	14:293	32:492	145:394	192:179	2:939	92:106	12:398\$393	3:331\$790	97:220\$142	20:192\$689
1894...	253	14:671	33:222	140:216	188:109	2:812	91:109	11:801\$302	3:333\$940	94:785\$557	20:028\$608
1895...	253	16:657	33:276	152:767	202:700	3:083	90:560	12:547\$171	3:582\$700	106:761\$749	24:956\$241
1896...	253	18:066	33:190	146:536	197:792	3:237	92:891	13:023\$541	4:223\$850	112:433\$039	24:033\$502
1897...	253	18:823	40:147	168:190	227:160	3:610	88:667	13:037\$891	5:557\$540	121:727\$816	26:841\$914
1898...	253	18:668	39:262	169:641	227:571	4:869	80:777	12:821\$181	4:551\$300	121:349\$500	34:325\$823
1899...	253	18:124	38:997	170:283	227:404	5:605	106:611	13:796\$677	5:016\$670	120:841\$082	35:329\$156
1900...	253	24:769	45:485	182:491	252:745	5:281	116:161	15:599\$844	6:582\$460	149:894\$914	38:889\$365
1901...	253	21:305	44:710	202:030	268:045	5:458	116:306	15:200\$474	6:755\$180	140:484\$852	35:652\$616
Somma	4:934	324:163	729:157	3:050:202	4:103:542	66:391	1:781:376	254:823\$785	55:759\$970	2:217:477\$683	500:239\$202

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.

DA BEIRA ALTA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesa de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego	Totais						
38:740\$601	102:620\$560	1:946\$905	104:567\$465	99:452\$363	3:168\$197	808\$035	24\$946	783\$089	0,97
102:472\$501	215:891\$920	5:523\$073	221:414\$993	173:886\$498	42:005\$422	853\$327	166\$029	687\$298	0,80
122:257\$907	240:208\$059	5:933\$738	246:141\$797	147:122\$442	93:085\$617	949\$438	367\$927	581\$511	0,61
155:899\$493	268:524\$912	5:568\$603	274:093\$515	165:205\$545	103:319\$367	1:061\$363	408\$377	652\$986	0,61
174:122\$574	308:075\$574	8:752\$469	316:828\$043	167:180\$129	140:895\$445	1:217\$689	556\$898	660\$791	0,54
164:191\$533	307:808\$726	7:560\$056	315:368\$782	165:348\$840	142:459\$886	1:216\$635	563\$082	653\$553	0,54
170:445\$524	318:279\$796	11:832\$246	330:112\$042	159:075\$342	159:204\$454	1:258\$023	629\$267	628\$756	0,50
226:641\$985	373:492\$296	14:261\$105	387:753\$401	172:725\$784	200:766\$512	1:476\$253	793\$543	682\$710	0,46
199:512\$101	353:524\$134	10:634\$650	364:158\$784	172:708\$694	180:815\$440	1:397\$329	714\$686	682\$643	0,49
154:152\$684	293:112\$510	9:853\$504	302:966\$014	164:620\$057	128:492\$453	1:158\$547	507\$875	650\$672	0,56
162:302\$930	281:169\$666	10:136\$174	291:305\$840	160:814\$741	120:354\$925	1:111\$342	475\$711	635\$631	0,57
169:952\$209	287:365\$040	12:331\$213	299:696\$253	157:770\$878	129:594\$162	1:133\$830	512\$230	623\$600	0,54
160:775\$001	275:589\$166	11:321\$176	286:910\$342	155:811\$402	119:777\$764	1:089\$285	473\$430	615\$855	0,56
159:308\$911	291:026\$931	11:588\$753	302:615\$684	161:426\$224	129:600\$707	1:150\$304	512\$256	638\$048	0,55
166:749\$696	303:216\$237	16:401\$499	319:617\$736	167:016\$973	136:199\$264	1:198\$483	538\$337	660\$146	0,55
160:420\$125	308:989\$855	18:796\$153	327:786\$008	164:577\$829	144:412\$026	1:221\$304	570\$798	650\$505	0,53
145:666\$762	301:342\$085	2:803\$652	304:145\$737	168:861\$236	132:480\$849	1:191\$075	523\$639	667\$435	0,56
171:337\$590	327:507\$828	5:626\$105	333:133\$933	175:779\$653	151:728\$175	1:294\$498	599\$716	694\$782	0,53
177:203\$219	365:987\$498	14:502\$729	380:490\$227	199:721\$827	166:265\$671	1:446\$590	657\$146	789\$414	0,55
172:221\$960	348:359\$428	13:317\$925	361:677\$353	200:376\$864	147:982\$564	1:376\$914	584\$911	792\$003	0,57
3:154:375\$336	5:872:092\$221	198:691\$728	6:070:783\$949	3:299:483\$321	2:572:608\$900	1:190\$128	521\$404	668\$723	0,54
Medias									

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

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

CAMINHO DE FERRO DO

(Via re

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos		Passageiros	
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1884...	31	21:753	95:691	—	117:444	791	9:120	—\$—	—\$—	29:925\$585	3:159\$155
1885...	34	30:290	95:560	—	125:850	964	14:256	—\$—	—\$—	29:805\$085	3:978\$338
1886...	34	31:335	106:908	—	138:243	1:191	16:096	—\$—	405\$320	32:810\$730	3:456\$980
1887...	34	32:434	113:020	—	145:454	1:354	18:622	—\$—	414\$340	35:400\$495	4:227\$540
1888...	34	32:184	121:787	—	153:971	1:294	21:167	—\$—	426\$610	37:866\$530	4:070\$125
1889...	34	35:193	131:069	—	166:262	1:400	19:936	—\$—	474\$140	38:036\$120	4:447\$069
1890...	34	36:092	141:706	—	177:798	1:552	21:365	—\$—	773\$870	39:062\$435	4:909\$910
1891...	34	36:987	140:736	—	177:723	1:151	24:033	—\$—	1:252\$770	38:866\$155	4:862\$653
1892...	34	35:297	151:176	—	186:473	1:341	27:951	—\$—	961\$860	38:601\$480	4:612\$460
1893...	34	32:679	146:257	—	178:936	1:278	28:160	(a) 2:897\$575	988\$260	37:272\$077	3:960\$095
1894...	34	32:574	149:682	—	182:256	1:489	27:761	2:910\$619	1:104\$500	37:335\$792	4:400\$983
1895...	34	33:442	156:002	—	189:444	1:579	27:711	3:070\$345	1:254\$460	38:749\$763	5:579\$637
1896...	34	37:629	163:206	—	200:835	1:790	31:549	3:273\$445	1:585\$010	41:531\$276	4:987\$333
1897...	34	37:371	169:955	—	207:326	2:170	36:894	3:464\$750	1:788\$780	42:387\$328	5:559\$525
1898...	34	36:311	172:446	—	208:757	2:494	39:716	3:540\$369	1:745\$360	41:786\$450	6:579\$023
1899...	34	37:114	190:762	—	227:876	2:971	43:115	3:758\$701	2:006\$010	43:870\$953	7:647\$404
1900...	34	38:558	210:291	—	248:849	3:242	42:909	4:091\$061	2:876\$600	49:197\$676	8:650\$903
1901...	34	38:389	208:633	—	247:022	3:663	41:367	3:977\$621	2:975\$390	48:413\$839	9:028\$381
Somma	609	615:632	2.664:887	—	3.280:519	31:714	491:668	31:044\$486	20:983\$280	700:919\$769	94:117\$514

(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 re-

Observações.—Esta linha foi aberta á exploração entre as estações da Trofa e Vizella, na extensão de 25¹:299, em 31 de dezem

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

BOUGADO A GUIMARÃES

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego	Totales						
5:269\$405	38:354\$145	40\$960	38:395\$105	23:845\$196	14:508\$949	1:237\$230	468\$030	769\$200	0,62
8:383\$155	42:166\$578	454\$020	42:620\$598	28:510\$662	13:655\$916	1:240\$193	401\$644	838\$549	0,68
9:539\$020	45:806\$730	510\$490	46:317\$220	30:974\$690	14:832\$040	1:347\$256	436\$236	911\$020	0,68
11:928\$950	51:556\$985	509\$395	52:066\$380	29:426\$923	22:130\$062	1:516\$381	650\$884	865\$497	0,57
14:327\$350	56:264\$005	682\$545	56:946\$550	29:551\$333	26:712\$672	1:654\$824	785\$667	869\$157	0,52
14:140\$000	56:623\$189	982\$275	57:605\$464	28:221\$925	28:401\$264	1:665\$387	835\$331	890\$056	0,50
14:540\$980	58:513\$325	760\$075	59:273\$400	27:788\$478	30:724\$847	1:720\$980	903\$672	817\$308	0,47
17:197\$587	60:926\$395	484\$075	61:410\$470	28:893\$573	32:032\$822	1:791\$952	942\$141	849\$811	0,47
20:351\$336	63:565\$276	444\$415	64:009\$691	27:546\$159	36:019\$117	1:869\$567	1:059\$386	810\$181	0,43
21:903\$743	63:135\$915	719\$372	63:855\$287	25:920\$547	37:215\$368	1:856\$938	1:094\$569	762\$369	0,41
21:088\$209	82:824\$984	669\$985	83:494\$969	25:591\$106	37:233\$878	1:847\$793	1:095\$114	752\$679	0,41
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
24:500\$949	71:019\$558	690\$317	71:709\$875	24:275\$086	46:744\$472	2:088\$810	1:374\$837	713\$973	0,34
27:894\$019	75:840\$872	1:017\$110	76:857\$982	25:664\$572	50:176\$300	2:230\$613	1:475\$773	754\$840	0,34
29:340\$676	77:706\$149	1:308\$975	79:015\$124	26:401\$668	51:304\$481	2:285\$474	1:508\$955	776\$519	0,33
31:407\$910	82:926\$267	459\$420	83:385\$687	26:634\$749	56:291\$518	2:439\$007	1:655\$632	783\$375	0,32
31:350\$010	89:198\$589	677\$365	89:875\$954	28:795\$815	60:402\$774	2:623\$487	1:776\$552	846\$935	0,32
29:479\$031	86:921\$251	486\$030	87:407\$281	28:896\$743	58:024\$508	2:556\$507	1:706\$603	849\$904	0,33
355:232\$404	1.150:269\$687	11:597\$565	1.161:861\$252	491:818\$340	658:451\$347	1:888\$784	1:081\$200	807\$583	0,43
Medias									

pectiva cobrança.

bro de 1883, e até Guimarães, na extensão total de 33¹:421, em 14 de abril de 1884.

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

RAMAL DE

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1885...	1	3:303	6:347	9:856	19:006	352	5:388	48\$541	—\$—	597\$476	186\$393
1886...	2	16:014	32:342	57:949	106:305	1:549	16:489	220\$694	447\$190	2:404\$870	819\$837
1887...	2	14:041	28:809	62:390	105:240	1:990	13:385	238\$602	707\$630	3:712\$915	966\$794
1888...	2	16:709	33:413	73:725	123:847	2:482	24:631	215\$498	628\$540	3:339\$997	1:044\$755
1889...	2	19:345	33:986	73:742	127:073	3:450	21:603	270\$092	803\$400	3:697\$932	1:476\$410
1890...	2	18:539	39:425	112:469	170:433	2:977	25:484	292\$264	1:154\$810	4:127\$672	1:281\$313
1891...	2	17:120	40:032	99:253	156:405	3:313	25:954	317\$081	2:147\$710	3:792\$511	1:615\$524
1892...	2	15:557	38:442	104:232	158:231	2:787	24:682	274\$991	2:117\$020	3:668\$849	1:702\$226
1893...	2	14:533	35:911	97:368	147:812	3:013	27:021	251\$479	2:264\$860	3:613\$060	1:651\$092
1894...	2	12:661	35:650	98:007	146:323	2:923	29:230	219\$537	2:381\$620	3:528\$518	1:559\$765
1895...	2	14:529	42:979	107:693	165:201	2:743	25:508	237\$985	2:453\$220	3:645\$002	1:639\$412
1896...	2	12:627	49:824	146:275	208:726	3:139	29:525	288\$996	2:813\$310	4:666\$785	1:780\$438
1897...	2	10:932	43:521	158:352	212:805	2:983	30:429	297\$783	2:943\$160	4:429\$408	1:503\$874
1898...	2	16:057	53:957	156:994	227:008	3:487	32:729	317\$720	3:064\$330	4:514\$834	2:179\$400
1899...	2	17:645	60:240	165:140	243:025	3:961	37:094	322\$350	3:320\$370	4:896\$894	2:206\$708
1900...	2	18:041	61:593	168:852	248:486	3:392	36:803	327\$167	4:065\$690	5:031\$532	2:238\$066
1901...	2	16:805	64:017	141:803	222:625	4:173	35:026	352\$247	4:274\$150	5:712\$829	2:303\$983
Somma	33	254:463	700:491	1.888:600	2.788:554	48:744	440:981	4:493\$029	35:486\$510	65:381\$084	26:155\$990

Observações.— Este ramal foi aberto á exploração em 18 de outubro de 1895, na extensão aproximada de 1^h,7.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

COIMBRA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
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
4:278\$578	7:503\$285	193\$886	7:697\$171	5:818\$422	1:684\$863	3:751\$642	842\$431	2:909\$211	0,77
3:574\$327	8:254\$036	202\$930	8:456\$966	6:413\$205	1:840\$831	4:127\$018	920\$416	3:206\$602	0,78
3:178\$675	7:563\$427	124\$450	7:687\$877	6:020\$928	1:542\$499	3:781\$713	771\$249	3:010\$464	0,80
6:278\$424	11:452\$766	278\$744	11:731\$510	7:902\$551	3:350\$215	5:726\$383	1:775\$108	3:951\$275	0,69
7:224\$335	12:633\$320	36\$234	12:669\$554	9:034\$035	3:599\$285	6:316\$660	1:799\$643	4:517\$017	0,71
7:869\$838	13:277\$873	213\$000	13:490\$873	9:067\$308	4:210\$565	6:638\$936	2:105\$282	4:533\$654	0,68
6:729\$882	12:100\$957	58\$000	12:158\$957	8:758\$110	3:842\$847	6:050\$478	1:671\$423	4:379\$055	0,72
6:931\$323	12:195\$475	103\$457	12:298\$932	8:234\$231	3:961\$244	6:097\$737	1:980\$622	4:117\$115	0,68
6:673\$642	11:761\$925	66\$723	11:828\$648	8:368\$387	3:393\$538	5:880\$962	1:696\$769	4:184\$193	0,71
6:310\$759	11:595\$173	69\$324	11:664\$497	8:105\$276	3:489\$897	5:797\$586	1:744\$948	4:052\$638	0,70
7:132\$302	13:579\$525	149\$398	13:728\$923	8:246\$395	5:333\$130	6:789\$762	2:666\$565	4:123\$197	0,61
7:368\$061	13:301\$343	68\$258	13:369\$601	8:697\$918	4:603\$425	6:650\$671	2:301\$712	4:348\$959	0,65
7:901\$120	14:595\$354	81\$694	14:676\$850	9:198\$756	5:396\$598	7:297\$677	2:698\$299	4:599\$378	0,63
8:134\$524	15:238\$126	87\$650	15:325\$776	8:949\$095	6:289\$031	7:619\$062	3:144\$515	4:474\$547	0,58
8:957\$772	16:227\$370	69\$499	16:296\$869	10:266\$330	5:961\$040	8:113\$685	2:980\$520	5:133\$165	0,63
8:113\$907	16:130\$719	54\$416	16:185\$135	10:634\$472	5:496\$247	8:065\$359	2:748\$123	5:317\$236	0,66
107:934\$863	199:471\$937	1:903\$384	201:375\$321	1:4:883\$392	64:588\$635	6:044\$604	1:957\$231	4:087\$372	0,68
Médias									

mento de tráfego anual.

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

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA

Annos	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1887...	66	64:635	137:530	218:073	420:238	707	38:627	8:446\$641	491\$560	124:664\$251	4:339\$457
1888...	74	80:993	159:444	264:196	504:573	2:274	89:402	13:121\$332	736\$650	157:036\$630	9:146\$439
1889...	74	92:924	181:713	317:622	592:259	2:789	116:632	13:450\$080	886\$090	177:592\$057	9:660\$892
1890...	74	88:998	182:625	325:586	597:209	3:375	651:781	12:043\$933	1:105\$640	175:216\$739	16:661\$323
1891...	74	76:376	172:300	286:785	535:461	3:001	616:497	11:125\$042	1:647\$850	156:208\$406	14:482\$938
1892...	74	78:964	182:472	286:181	547:617	2:705	119:762	10:627\$578	1:392\$160	138:736\$517	11:052\$486
1893...	74	93:175	215:304	337:675	646:154	3:331	76:411	10:301\$524	1:636\$200	140:031\$763	11:411\$514
1894...	74	94:844	233:442	331:843	660:129	3:713	87:684	10:136\$947	1:697\$560	137:864\$353	14:835\$503
1895...	74	66:397	167:146	393:647	627:190	4:276	119:797	10:072\$859	1:879\$520	141:430\$436	13:689\$106
1896...	74	43:651	217:179	419:195	680:025	3:316	131:444	12:568\$639	2:445\$300	154:006\$709	15:039\$809
1897...	74	39:933	158:968	578:399	777:300	3:553	160:640	14:967\$718	2:882\$940	165:194\$875	14:874\$796
1898...	74	62:022	224:920	697:660	984:602	3:949	154:034	14:048\$806	2:965\$130	164:999\$180	13:151\$830
1899...	74	63:319	245:498	718:457	1:027:269	3:986	202:180	15:573\$711	3:645\$650	184:738\$960	12:231\$559
1900...	74	68:223	264:506	774:103	1:106:832	4:084	232:404	16:934\$837	5:977\$890	192:010\$656	12:750\$634
1901...	74	75:065	289:117	864:566	1:228:748	4:620	294:448	17:799\$750	6:153\$200	195:388\$170	14:250\$353
Somma	1:102	1:149:459	3:032:159	6:813:988	10:935:606	49:679	3:091:743	182:219\$397	35:543\$340	2:405:114\$702	187:608\$639

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Alcantara-terra e Cintra, na extensão aproximada de 28 são, além das estações de Torres Vedras e Cintra.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

A CINTRA E A TORRES VEDRAS

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
53:832\$259	182:835\$967	4:229\$959	187:065\$926	70:173\$317	112:662\$650	2:770\$242	1:707\$010	1:063\$232	0,38
124:013\$058	290:196\$127	4:500\$717	294:696\$844	114:244\$624	175:951\$503	3:921\$569	2:377\$723	1:543\$846	0,39
112:139\$297	299:392\$246	6:981\$344	306:373\$590	154:220\$217	145:172\$029	4:045\$841	1:961\$784	2:084\$057	0,51
88:324\$371	280:202\$433	754\$910	280:957\$343	160:054\$577	120:147\$856	3:786\$520	1:623\$620	2:162\$900	0,57
109:915\$611	280:601\$955	4:085\$000	284:686\$955	172:519\$921	108:082\$034	3:791\$918	1:460\$568	2:331\$350	0,61
84:695\$673	234:484\$676	981\$000	235:465\$676	139:670\$409	94:814\$267	3:168\$712	1:281\$274	1:877\$438	0,59
76:484\$900	227:958\$177	1:933\$827	229:892\$004	136:852\$734	91:105\$443	3:080\$516	1:231\$155	1:849\$361	0,60
71:220\$049	223:919\$905	1:270\$243	225:190\$148	131:086\$213	92:833\$692	3:025\$944	1:254\$509	1:771\$435	0,59
101:120\$249	256:239\$791	1:531\$972	257:771\$763	143:752\$915	112:486\$876	3:462\$700	1:520\$093	1:942\$607	0,56
110:741\$098	279:787\$616	3:078\$139	282:865\$755	125:234\$718	154:552\$898	3:780\$914	2:088\$553	1:692\$361	0,45
147:223\$849	327:293\$520	1:679\$562	328:973\$082	155:185\$058	172:108\$462	4:422\$885	2:325\$790	2:097\$095	0,47
124:506\$964	302:657\$974	1:689\$952	304:347\$926	169:346\$417	133:311\$557	4:089\$972	1:801\$507	2:288\$465	0,55
141:746\$465	338:716\$984	1:948\$340	340:665\$324	181:584\$294	157:132\$690	4:577\$255	2:123\$414	2:453\$841	0,53
166:221\$794	370:983\$084	1:588\$871	372:571\$955	209:176\$591	161:806\$493	5:013\$284	2:186\$574	2:826\$710	0,56
187:521\$709	397:160\$232	1:339\$816	398:500\$048	220:152\$614	177:007\$618	5:367\$030	2:391\$994	2:975\$036	0,55
1:699:707\$346	4:292:430\$687	37:593\$652	4:330:024\$339	2:283:254\$619	2:009:176\$068	3:895\$127	1:823\$208	2:071\$918	0,53
Medias									

kilometros, em 2 de abril de 1887, e em 21 de maio do mesmo anno até Torres Vedras, na extensão total de 74,342 até aos limites da concessão do tráfego annual.

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

CAMINHO DE FERRO DE TORRES VEDRAS

Annos	Numero de bilhetes e metros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello		
1887...	40	4:804	10:596	33:132	48:530	261	6:471	1:614\$929	88\$880	25:492 695	1:435\$650
1888...	128	16:492	35:410	122:273	174:115	1:658	45:874	6 635\$870	427\$660	86:869\$900	6:920\$901
1889...	161	21:958	48:457	154:422	224:837	2:287	79:781	9:363\$775	996\$900	109:233\$468	9:606\$354
1890...	168	23:271	55:544	207:722	286:537	3:908	101:611	9:291\$364	1:552\$330	115:528\$626	10:962\$444
1891...	168	21:357	51:629	195:763	268:749	11:754	85:039	9:038\$631	2:737\$710	113:168\$720	12:832\$050
1892...	168	20:460	49:882	183:059	253:401	2:835	101:086	8:808\$862	2:600\$770	105:269\$391	12:349\$719
1893...	168	21:211	48:626	221:574	291:411	3:969	88:424	8:788\$519	2:862\$040	105:535\$404	13:584\$531
1894...	168	25:118	51:454	211:284	287:856	4:039	95:314	8:681\$812	2:944\$360	101:072\$711	14:794\$500
1895...	168	18:524	46:008	263:681	328:213	4:498	109:684	9:365\$001	3:396\$060	102:974\$842	16:816\$107
1896...	168	25:368	69:837	283:877	379:082	5:225	121:395	10:136\$267	4:254\$880	114:196\$801	17:649\$169
1897...	168	22:239	88 529	322:112	432:830	5:653	135:771	11:874\$415	4:842\$220	125:089\$603	19:565\$931
1898...	168	24:078	74:649	377:472	476:199	6:603	147:076	13:807\$441	6:208\$930	136:559\$442	22:319\$583
1899...	168	23:294	75:847	376:473	475:614	7:613	149:362	13:846\$376	5:835\$260	135:450\$970	25:315\$825
1900...	168	23:113	75:256	373:540	471:909	6:399	192:588	15:617\$198	7:664\$150	139:349\$023	21:333\$562
1901...	168	24:737	77:653	390:267	492:657	7:436	236:246	17:405\$438	8:087\$890	145:215\$243	24:129\$060
Somma	2:345	815:962	858:377	3.721:651	4.892:990	74:138	1.695:472	154:279\$198	53:500\$040	1.661:907\$339	229:615\$386

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

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

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

Nos primeiros pagamentos relativos aos annos de 1888 e 1889 foi encontrada a quantia de 100:000\$000 reis que a Companhia Real tinha de entregar ao Estado pela linha ame-

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

A FIGUEIRA DA FOZ E A ALFARELLOS

[illegible]

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

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

a Leiria	57:985,6310
gueira da Foz e a Alfaiellos	81:936,6040
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	100:565,9088
gueira da Foz e a Alfaiellos	96:246,6833
gueira da Foz e a Alfaiellos	88:291,6193
.....	103:416,5965
.....	62:675,5844
.....	48:200,6457
	1:244:017,6620

ricana de S. Martinho do Porto à Mariuha Grande, nos termos do artigo 19.º do contrato de concessão de 23 de novembro de 1880.

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

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo	Passageiros	Grande velocidade
1887...	14	567	1:016	4:592	6:175	199	2:803	346\$588	102\$900	2:699\$114	1:066\$983
1888...	55	2:029	3:748	21:018	26:795	496	12:469	1:275\$684	437\$230	10:261\$562	2:707\$051
1889...	55	1:940	4:508	24:643	30:906	373	18:596	1:505\$409	207\$650	11:361\$160	2:358\$305
1890...	55	2:716	4:431	26:174	33:321	781	17:328	1:649\$884	301\$660	12:879\$614	3:849\$467
1891...	55	2:598	4:392	24:289	31:279	726	16:810	1:632\$647	526\$150	12:758\$338	3:447\$424
1892...	55	1:804	3:966	20:074	25:844	656	19:381	1:698\$046	531\$600	10:765\$588	3:415\$608
1893...	55	1:985	4:291	21:646	27:922	422	21:360	1:657\$587	595\$490	11:125\$774	2:548\$336
1894...	55	1:953	3:811	21:021	26:785	500	19:022	1:570\$506	605\$480	11:084\$216	2:715\$696
1895...	55	1:819	4:201	21:578	27:598	421	18:621	1:582\$466	618\$240	11:258\$871	2:409\$152
1896...	55	1:948	4:370	21:231	27:549	415	19:727	1:558\$015	746\$730	11:110\$259	2:442\$326
1897...	55	2:078	4:852	23:808	30:738	514	20:089	1:684\$726	778\$270	12:483\$458	2:886\$133
1898...	55	1:955	4:556	23:282	29:793	783	18:796	1:692\$418	754\$330	12:500\$772	4:072\$286
1899...	55	2:090	4:559	23:466	30:115	712	24:936	1:989\$554	800\$060	12:442\$107	3:915\$284
1900...	55	2:444	5:343	26:141	33:928	625	26:153	2:139\$185	1:088\$250	14:065\$974	3:487\$095
1901...	55	2:568	5:964	27:388	35:920	694	26:019	2:180\$082	1:220\$020	14:769\$530	3:683\$590
Somma	784	30:494	64:003	330:171	424:668	8:317	282:110	24:162\$792	9:314\$060	171:566\$307	45:004\$736

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Foz-Tua e Mirandella, na extensão de 54¹/₂ 67955, em 29 de

(a) Nestas verbas são incluídas as importancias das garantias de juro pagas pelo Estado desde 29 de setembro de 1887, que são as seguintes: no anno de 1887 está incluída 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\$143
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.....	58:487\$617
Em 1897 — todo o anno.....	56:863\$111
Em 1898 — todo o anno.....	56:938\$442
Em 1899 — todo o anno.....	49:314\$177
Em 1900 — todo o anno.....	45:356\$413
Em 1901 — todo o anno.....	45:058\$577
	794:713\$614

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.—

FOZ-TUA A MIRANDELLA

duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do trafego
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego (e)	Totais						
4:564\$330	8:330\$427	15:206\$561	23:536\$988	7:144\$711	1:185\$716	595\$030	84\$694	510\$336	0,86
18:388\$268	31:356\$881	59:163\$252	90:520\$133	41:767\$317	10:410\$436	570\$125	189\$280	759\$405	1,33
21:898\$071	35:617\$536	58:154\$114	93:771\$650	40:595\$417	4:977\$881	647\$591	90\$507	738\$098	1,14
21:761\$725	38:490\$806	57:601\$473	96:092\$279	32:782\$413	5:708\$393	699\$833	103\$789	596\$044	0,85
21:685\$079	37:890\$841	59:321\$855	97:212\$696	27:962\$194	9:928\$647	688\$924	180\$521	508\$403	0,74
24:170\$345	38:351\$511	57:837\$956	96:189\$467	25:502\$897	12:848\$614	697\$300	233\$611	463\$689	0,66
26:602\$437	40:276\$547	57:454\$615	97:731\$162	25:444\$099	14:832\$448	732\$301	269\$681	462\$620	0,63
23:768\$725	37:568\$637	60:290\$698	97:859\$335	25:177\$711	12:390\$926	683\$066	225\$289	457\$777	0,67
23:914\$407	37:582\$430	59:212\$044	96:794\$474	24:171\$636	13:410\$794	683\$317	243\$833	439\$484	0,64
24:825\$031	38:377\$616	59:563\$830	97:941\$446	24:633\$497	13:744\$119	697\$774	249\$893	447\$881	0,64
25:319\$641	40:689\$232	57:724\$950	98:414\$182	24:890\$713	15:798\$519	739\$804	287\$245	452\$558	0,61
23:986\$320	40:559\$378	57:411\$201	98:000\$579	26:049\$428	14:509\$950	737\$443	263\$817	473\$625	0,64
32:026\$251	48:383\$642	49:462\$080	97:845\$672	26:798\$023	21:585\$619	879\$701	392\$465	487\$236	0,55
34:588\$339	52:141\$408	45:948\$768	98:090\$176	25:917\$488	26:223\$920	948\$025	476\$798	471\$227	0,50
34:322\$196	52:775\$316	45:522\$857	98:298\$173	28:808\$988	23:966\$328	959\$550	435\$751	523\$799	0,55
361:821\$165	578:392\$208	799:906\$204	1.378:298\$412	407:646\$532	170:745\$676	737\$745	217\$787	519\$957	0,70
Médias									

setembro de 1887.

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

.....	15:206\$561
.....	59:123\$612
.....	58:009\$544
.....	57:511\$143
.....	59:222\$135
.....	57:631\$603
.....	57:221\$275
.....	59:929\$188
.....	58:940\$211
.....	58:487\$617
.....	56:863\$111
.....	56:938\$442
.....	49:314\$177
.....	45:356\$413
.....	45:058\$577
.....	794:713\$614

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

RAMAL DE SANTA

(Dupla

Anno	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1888...	5	17:631	35:190	43:708	96:529	756	41:103	7115782	-5-	8:6915833	3925451
1889...	8	17:736	36:820	56:774	111:330	1:244	67:200	8675227	-5-	9:3235858	5775144
1890...	8	15:478	26:842	53:233	95:553	1:500	66:781	8075167	-5-	9:1445928	7565781
1891...	8	10:453	14:864	24:422	49:739	1:015	42:874	6335369	-5-	4:3095413	8785460
1892...	8	20:583	46:386	107:412	174:381	3:026	65:598	1:2885083	-5-	14:1225544	2:8785039
1893...	8	34:430	77:591	179:672	291:693	4:948	51:894	1:5335621	-5-	20:6565746	2:8475020
1894...	8	34:328	105:979	276:548	416:855	5:211	65:851	1:7745699	-5-	25:6495749	2:7125744
1895...	8	38:833	109:371	328:715	476:919	6:196	81:947	2:1375521	-5-	30:1075413	2:8875560
1896...	8	39:892	106:709	372:209	518:810	6:084	101:008	2:3745702	-5-	31:7145516	2:8915752
1897...	8	31:367	124:826	454:168	610:361	5:566	95:757	2:5945615	-5-	34:9615704	3:2375063
1898...	8	47:610	173:828	658:355	879:793	7:546	98:270	3:0825081	-5-	44:5735944	2:9815230
1899...	8	58:759	165:419	622:437	846:615	7:565	129:140	3:4765922	-5-	48:8605937	3:2945275
1900...	8	60:374	169:966	639:551	869:891	9:561	142:534	3:9805345	-5-	57:0145638	3:6125888
1901...	8	72:024	169:212	648:953	890:189	8:883	138:592	3:8315251	205820	53:5945838	3:8675991
Somma	109	499:498	1:363:003	4:466:157	6:328:658	69:701	1:188:544	29:0995185	205820	392:7265561	33:8155398

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração, em via simples, entre a bifurcação de Xabregas e a de Bemfica, em 20 de maio 1889 e entre a bifurcação de Sete Rios e Campolide, na extensão aproximada 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 Bemfica, em 10 de agosto de 1893.

Nesta linha não se cobra o imposto do sello, sendo lançado o respeitante ás mercadorias ou bagagens, que por ella passam, a cargo das

(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 Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

APOLONIA A BEMFICA

via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (trafego)	Rendimento kilometrico total (trafego)	Rendimento kilometrico líquido (trafego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e o rendimento do trafego
Pequena velocidade	Totales do trafego	Fora do trafego (a)	Totales						
6:1955500	15:2795284	2365705	15:5155989	5:5545495	9:7245789	3:0555857	1:9445958	1:1105899	0,36
9:5065270	19:4075272	4515164	19:8585436	8:9405160	10:4675112	2:4255909	1:3085389	1:1175520	0,46
8:8485422	18:7505131	505328	18:8005459	8:7935680	9:9565451	2:3435766	1:2445556	1:0995210	0,47
9:9595409	15:1475282	2195000	15:3665282	11:1615675	3:9855607	1:8935410	4985201	1:3955209	0,74
10:7835510	27:7845093	1165000	27:9005093	15:0075814	12:7765279	3:4735012	1:5975035	1:8755977	0,54
9:4315741	32:9355507	2795400	33:2145907	17:7215453	15:2145054	4:1165939	1:9015757	2:2155182	0,54
9:9045771	38:2675264	2175081	38:4845345	26:2115758	12:0555506	4:7835408	1:5065938	3:2765470	0,68
12:3735489	45:3685462	2715243	45:6395705	29:9085667	15:4595795	5:6715057	1:9325474	3:7385583	0,66
15:8365584	50:4425852	5545957	50:9975809	28:2735557	22:1695295	6:3055357	2:7715162	3:5345195	0,56
16:8925024	55:0905791	2825707	55:3735498	33:5845452	21:5065339	6:8865348	2:6885292	4:1985056	0,60
18:3895587	65:9445761	3685216	66:3125977	37:4315836	28:5125925	8:2435095	3:5645115	4:6785979	0,56
18:4405524	70:5955736	4065074	71:0015810	37:7865978	32:8085758	8:8245466	4:1015094	4:7235372	0,53
19:6005500	80:2285026	3435606	80:5715632	44:0595023	36:1695003	10:0285503	4:5215125	5:5075378	0,55
19:8005648	77:2635477	2605647	77:5245124	43:6385552	33:6245925	9:6575934	4:2035115	5:4545819	0,56
185.9625979	612:5015938	4:0575128	616:5625066	348:0745100	264:4305838	5:6195311	2:4255970	3:1935340	0,57
Medias									

de 1888, na extensão aproximada de 7 kilometros, entre a bifurcação de Chellas e a estação de Braço de Prata, na extensão aproximada de 1,9 e entre a bifurcação de Chellas e Braço de Prata, em 10 de agosto de 1893. A extensão d'este ramal entre as estações de Campolide e Braço de Prata é de 1,9 kilometros.

mento do trafego annual.

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

N.^o
RAMAL DE
(Dupla)

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1889...	5	—	84:424	91:866	176:310	34	—	813\$354	9\$800	16:127\$962	167\$864
1890...	19	14:339	285:572	315:681	615:592	194	27	2:942\$427	57\$210	57:965\$200	1:049\$303
1891...	24	30:928	190:990	273:434	495:352	186	457	3:970\$963	156\$340	76:586\$746	3:037\$574
1892...	24	53:648	117:306	194:927	365:881	481	3:098	3:031\$563	194\$740	57:437\$251	2:038\$454
1893...	24	56:562	123:679	205:517	385:758	642	5:076	2:974\$789	259\$340	55:102\$599	2:066\$565
1894...	24	66:114	150:396	210:164	426:674	705	6:273	3:152\$162	305\$040	57:577\$093	2:873\$411
1895...	25	56:155	201:785	373:018	630:958	599	15:817	4:202\$301	375\$280	78:455\$738	2:761\$569
1896...	27	75:372	343:242	784:970	1:203:584	865	41:154	7:024\$002	1:235\$840	134:543\$541	3:767\$528
1897... (b)	26	80:576	335:762	1:118:392	1:534:730	1:560	35:815	8:683\$020	1:591\$720	160:048\$889	4:681\$724
1898...	26	132:490	693:032	1:212:991	2:038:513	1:795	25:247	11:758\$510	2:174\$120	226:210\$919	4:916\$684
1899...	26	174:557	956:039	1:134:185	2:264:781	2:711	43:769	14:453\$102	4:088\$530	278:861\$523	6:370\$162
1900...	26	177:486	972:083	1:153:221	2:302:790	3:458	45:407	13:561\$329	10:115\$100	261:552\$370	6:670\$610
1901...	26	165:949	962:023	1:314:414	2:442:386	4:320	37:853	13:800\$334	10:398\$400	267:515\$878	8:197\$876
Somma	302	1:084:176	5:416:333	8:382:800	14:883:309	17:550	259:993	90:067\$856	30:961\$460	1:727:985\$709	48:599\$324

Observações.— Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Pedrouços e Cascaes, em 30 de setembro de 1889, na de dezembro de 1890, em via simples provisoria, na extensão total aproximada de 23½. A ligação, também provisoria, entre as estações de ploração provisoria o troço entre Alcantara-mar e Caes do Sodré, na extensão de cerca de 3 kilometros.

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

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

(b) Extensão rectificada em 1897.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

14
CASCAES
via)

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
Pequena velocidade	Totais do trafego	Fora do trafego (a)	Totais						
—\$—	16:295\$826	380\$945	16:676\$771	15:035\$718	1:260\$108	3:259\$165	252\$022	3:007\$143	0,92
4\$590	59:019\$093	159\$598	59:178\$691	62:301\$678	— 3:282\$585	3:106\$268	— 172\$767	3:279\$035	1,05
114\$169	79:738\$489	1:166\$000	80:904\$489	77:346\$090	2:392\$399	3:323\$437	99\$683	3:222\$754	0,97
1:943\$402	61:419\$107	257\$000	61:676\$107	62:583\$853	— 1:164\$746	2:559\$129	— 48\$531	2:607\$660	1,02
3:599\$502	60:768\$666	515\$516	61:284\$182	51:785\$129	8:983\$537	2:532\$028	374\$314	2:157\$714	0,85
4:637\$486	65:087\$990	369\$228	65:457\$218	51:295\$145	13:792\$845	2:712\$000	574\$702	2:137\$298	0,79
5:624\$977	86:842\$284	519\$202	87:361\$486	81:017\$157	5:825\$127	3:473\$691	233\$005	3:240\$686	0,93
11:209\$021	149:520\$090	1:644\$975	151:165\$065	95:753\$013	53:767\$077	5:537\$781	1:991\$373	3:546\$408	0,64
17:150\$727	181:881\$340	933\$355	182:814\$695	114:130\$015	67:751\$325	6:995\$436	2:605\$820	4:389\$615	0,62
13:088\$297	244:215\$900	1:363\$629	245:579\$529	177:714\$228	66:501\$672	9:392\$918	2:557\$756	6:835\$162	0,72
15:617\$954	300:849\$639	1:730\$523	302:580\$162	222:656\$732	78:192\$907	11:571\$139	3:007\$419	8:563\$720	0,74
16:384\$114	284:607\$094	1:218\$934	285:826\$028	252:179\$759	32:427\$335	10:946\$426	1:247\$205	9:699\$221	0,89
15:223\$769	290:937\$523	981\$476	291:918\$999	241:416\$224	49:521\$299	11:189\$904	1:904\$665	9:285\$239	0,83
104:598\$008	1:881:183\$011	11:240\$381	1:892:423\$422	1:505:214\$741	375:968\$300	6:229\$082	1:244\$928	4:984\$154	0,80
Medias									

extensão aproximada de 19 kilometros (sendo dupla a via entre Pedrouços e Caxias) e entre as estações de Alcantara-mar e Pedrouços, em 6 Alcantara-mar e Alcantara-terra, na extensão aproximada de 0½, teve lugar em 10 de agosto de 1891. Em 4 de setembro de 1895 abriu á exploração 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.

mento de trafego annual.

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

N.º
LINHA URBANA
(Dupla

Anno	Numero de kilometros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Numero de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transit	De sillo	Passageiros	Grande velocidade
1890...	2	48:842	100:708	126:272	275:822	331	—	1:206\$163	93\$800	23:767\$552	531\$623
1891...	4	79:917	158:656	214:018	452:591	2:144	—	2:077\$785	503\$420	39:609\$293	2:905\$322
1892...	4	98:965	224:824	360:894	681:683	5:073	—	2:426\$668	2:904\$160	45:684\$610	5:953\$002
1893...	4	126:714	284:022	462:087	872:823	6:914	—	2:746\$087	4:196\$770	51:459\$502	7:459\$550
1894...	4	128:932	326:797	532:017	987:646	7:566	—	2:994\$336	4:773\$600	56:108\$991	8:393\$100
1895...	4	99:654	294:866	667:848	1:062:368	8:791	—	3:287\$502	5:074\$400	61:916\$536	8:804\$032
1896...	4	78:052	305:059	694:372	1:077:483	9:003	—	3:303\$210	6:564\$430	62:166\$826	8:814\$646
1897...	4	64:372	256:255	332:373	1:253:000	7:909	—	3:349\$536	7:618\$950	62:678\$206	9:347\$601
1898...	4	105:841	385:662	1:253:686	1:745:189	10:183	—	4:646\$433	7:407\$540	88:998\$633	15:967\$654
1899...	4	118:992	395:936	1:212:758	1:727:686	10:153	—	3:773\$607	9:360\$880	72:044\$010	15:795\$121
1900...	4	121:915	405:662	1:242:552	1:770:129	11:505	—	4:081\$037	13:590\$090	77:782\$700	17:691\$466
1901...	4	143:712	448:159	1:390:506	1:982:377	12:111	—	4:166\$470	13:102\$710	80:334\$673	18:217\$880
Somma	46	1:215:808	3:583:606	9:089:383	13:888:797	91:683	—	38:058\$864	75:119\$750	722:551\$532	119:880\$997

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. —

15
DE LISBOA
(via)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a receita e a despesa de exploração
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
—\$—	24:299\$175	65\$876	24:365\$051	14:935\$560	9:363\$615	12:149\$587	4:681\$807	7:467\$780	0,61
—\$—	42:514\$615	624\$000	43:138\$615	29:734\$201	12:780\$414	10:628\$653	3:195\$103	7:433\$550	0,70
—\$—	51:637\$612	227\$000	51:864\$612	44:328\$255	7:309\$357	12:909\$403	1:827\$339	11:082\$064	0,86
—\$—	58:919\$052	493\$825	59:418\$877	43:005\$835	15:913\$217	14:729\$763	3:978\$304	10:751\$459	0,73
—\$—	64:502\$091	365\$905	64:867\$996	46:643\$336	17:858\$755	16:125\$523	4:464\$689	11:600\$894	0,72
—\$—	70:720\$568	422\$815	71:143\$383	48:997\$830	21:722\$738	17:680\$142	5:430\$685	12:249\$457	0,69
—\$—	70:981\$472	780\$917	71:762\$389	50:511\$019	20:470\$453	17:745\$368	5:117\$613	12:627\$755	0,71
—\$—	72:025\$807	369\$612	72:395\$419	54:993\$401	17:032\$406	18:006\$451	4:258\$101	13:748\$350	0,76
—\$—	104:966\$287	586\$100	105:552\$387	62:249\$995	42:716\$292	26:241\$571	10:679\$073	15:562\$498	0,50
—\$—	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
—\$—	95:474\$166	408\$903	95:883\$069	82:576\$750	12:897\$416	23:868\$541	3:224\$354	20:644\$187	0,86
—\$—	98:552\$553	332\$166	98:885\$019	86:933\$119	11:619\$434	24:638\$137	2:904\$858	21:733\$279	0,88
—\$—	842:432\$529	5:188\$679	847:621\$208	636:182\$594	206:249\$935	18:313\$750	4:483\$694	13:830\$056	0,76
Medias									

mento de tráfego annual.

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

CAMINHO DE FERRO DE

(Via re

Anos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1890...	5	806	764	3:406	4:976	20	824	117\$792	54\$220	1:604\$115	192\$744
1891...	50	6:602	11:162	40:182	57:946	325	7:879	1:345\$040	44\$510	19:128\$753	2:551\$468
1892...	50	5:202	9:662	34:319	49:183	351	10:100	1:285\$145	45\$780	16:431\$762	2:333\$115
1893...	50	4:193	9:192	33:311	46:696	349	11:212	1:262\$494	47\$820	15:713\$888	2:202\$692
1894...	50	4:008	8:298	28:634	40:940	374	8:618	1:167\$762	46\$980	14:155\$724	2:579\$673
1895...	50	3:650	8:566	32:473	44:689	413	10:114	1:292\$909	55\$180	15:289\$164	2:740\$815
1896...	50	4:341	9:396	32:844	46:581	506	10:714	1:332\$705	72\$470	16:189\$788	3:411\$862
1897...	50	3:963	9:573	35:336	48:872	531	11:308	1:387\$471	84\$340	17:089\$188	2:955\$823
1898...	50	3:761	8:714	34:932	47:417	632	10:304	1:386\$537	83\$050	17:293\$276	3:613\$877
1899...	50	3:922	9:258	35:037	48:217	805	13:644	1:481\$486	941\$580	16:907\$304	3:666\$107
1900...	50	4:330	9:907	36:622	50:859	784	12:898	1:566\$956	1:289\$790	18:493\$774	3:931\$927
1901...	50	4:049	9:953	40:114	54:116	798	11:993	1:552\$754	1:326\$670	18:904\$022	3:856\$437
Somma	555	48:827	104:445	387:220	540:492	5:948	119:008	15:179\$051	8:415\$390	187:201\$358	34:036\$570

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

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

Em 1890 — trinta e sete dias	6:315\$789
Em 1891 — todo o anno	62:304\$466
Em 1892 — 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	62:304\$466
Em 1898 — todo o anno	62:199\$456
Em 1899 — todo o anno	61:760\$708
Em 1900 — todo o anno	61:875\$235
Em 1901 — todo o anno	60:794\$702
	61:682\$701
	688:455\$387

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. =

SANTA COMBA DÃO A VISEU

(duzida)

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e o rendimento líquido do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
995\$959	2:792\$818	6:315\$789	9:108\$607	5:574\$227	2:781\$409	558\$563	556\$282	1:114\$845	1,99
8:628\$799	30:309\$020	62:369\$176	92:678\$196	30:130\$934	178\$086	606\$180	3\$562	602\$618	0,99
9:814\$525	28:579\$402	62:453\$776	91:033\$178	28:031\$879	547\$523	571\$588	10\$950	560\$638	0,98
11:506\$648	29:423\$228	62:516\$716	91:939\$944	26:759\$629	2:663\$599	588\$465	53\$272	535\$193	0,91
9:326\$104	26:061\$501	62:633\$066	88:694\$567	28:628\$299	2:566\$798	521\$230	51\$336	572\$566	1,10
10:679\$498	28:709\$507	62:551\$546	91:261\$053	28:228\$741	480\$766	574\$190	9\$615	564\$575	0,98
11:186\$649	30:788\$299	62:615\$098	93:403\$397	25:811\$510	4:946\$789	615\$766	98\$936	516\$830	0,84
11:939\$035	31:984\$046	62:757\$606	94:741\$652	25:896\$447	6:087\$599	639\$680	121\$751	517\$928	0,80
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
14:006\$971	34:580\$982	62:307\$059	96:888\$041	30:424\$447	4:156\$535	691\$618	83\$130	608\$488	0,87
13:741\$665	36:167\$366	61:323\$615	97:490\$981	29:135\$975	7:031\$391	723\$346	140\$627	582\$719	0,81
12:948\$540	35:708\$999	61:924\$917	97:633\$916	30:703\$645	5:005\$354	714\$179	100\$107	614\$072	0,86
125:573\$223	316:811\$151	691:986\$122	1.038:797\$273	314:840\$728	31:970\$423	624\$884	57\$605	567\$280	0,91
Medias									

novembro de 1890, na extensão de 494,51086.

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

.....	6:315\$789
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:304\$466
.....	62:199\$456
.....	61:760\$708
.....	61:875\$235
.....	60:794\$702
.....	61:682\$701
.....	688:455\$387

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

CAMINHO DE FERRO

Anos	Número de bilhetes explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sôllo	Passageiros	Grande velocidade
1891...	52	2:837	6:856	24:579	34:272	331	8:814	1:907:5681	313:320	19:808:032	3:859:5725
1892...	165	6:491	15:642	48:473	70:606	885	26:070	4:30:95132	1:232:070	40:962:5713	7:878:869
1893...	195	8:210	20:710	65:095	94:015	1:345	37:321	5:887:5905	1:746:320	52:876:5171	8:946:5901
1894...	212	8:383	22:797	73:789	104:969	1:541	49:278	6:092:388	2:035:440	57:137:199	9:316:5178
1895...	212	8:238	20:758	89:459	118:455	1:727	47:197	6:790:323	2:391:160	59:649:578	11:063:5845
1896...	212	7:511	20:538	104:857	132:906	1:864	51:432	7:372:465	2:771:450	62:359:100	9:909:209
1897...	212	7:016	27:929	101:622	136:567	2:280	50:683	7:660:661	3:034:770	63:650:007	11:457:395
1898...	212	7:543	20:063	114:095	141:701	2:589	49:526	7:679:341	3:103:340	67:491:252	12:908:243
1899...	212	7:573	19:947	115:086	142:606	2:636	62:479	9:144:532	3:504:400	69:135:379	14:739:175
1900...	212	7:701	20:283	117:028	145:012	2:566	73:883	9:595:625	4:745:870	71:949:756	14:873:706
1901...	212	9:182	21:342	119:341	149:865	2:627	78:719	9:991:5863	4:805:870	72:263:103	15:319:213
Somma	2:108	80:685	216:865	973:424	1:270:974	20:391	595:402	76:422:5516	29:684:5010	637:282:390	120:272:459

Observações. — Esta linha foi aberta á exploração entre as estações de Abrantes e da Covilhã, na extensão de 165,086, em 6 de

(a) Nestas verbas são incluídas:

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

2.º — As importâncias 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 a extensão total provisória da linha para este effeito em 203,71349.

As garantias de juro liquidadas neste mappa são:

Em 1891 — cento e dezasete dias	90:351:5135
Em 1892 — todo o anno	309:941:5570
Em 1893 — todo o anno	509:094:5735
Em 1894 — todo o anno	509:941:5570
Em 1895 — todo o anno	395:135:5788
Em 1896 — todo o anno	401:111:5860
Em 1897 — todo o anno	401:111:5860
Em 1898 — todo o anno	388:306:050
Em 1899 — todo o anno	403:905:459
Em 1900 — todo o anno	894:770:5810
Em 1901 — todo o anno	3.804:062:6097

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

DA BEIRÁ BAIXA

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Productos líquidos (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
18:829:5321	42:497:078	99:971:5135	142:468:213	61:751:5178	19:254:5100	817:5252	370:5271	1:187:5523	1,45
45:490:5391	94:331:5973	310:339:5570	404:671:5543	157:090:5267	62:758:5294	571:5709	380:3353	952:5062	1,66
66:877:5161	128:700:233	310:186:532	438:886:765	162:093:5696	33:393:5463	660:5001	171:5249	831:5250	1,26
69:195:5730	135:649:5107	310:711:5074	446:360:181	165:015:398	29:366:5291	639:5854	138:520	778:374	1,21
79:581:5491	150:295:5014	396:034:5352	546:329:366	166:392:5196	16:097:5182	708:939	75:5930	784:869	1,10
91:271:5117	163:539:5126	402:911:5071	566:450:5497	152:620:5491	10:918:5935	771:5412	51:504	719:5917	0,93
91:743:5821	166:851:5223	401:968:5085	568:819:5308	164:713:5068	2:138:5155	787:5034	10:5085	776:5948	0,98
85:886:5720	166:286:5215	402:040:5352	568:326:567	163:533:5636	2:702:5579	784:368	12:5748	771:5620	0,98
113:460:5240	197:334:5794	389:441:5143	586:775:5937	158:468:5875	38:865:5919	930:5823	183:329	747:5494	0,80
121:284:5227	208:107:5689	404:096:5756	612:204:5445	166:737:5383	41:370:5906	981:5640	195:5143	786:5497	0,80
130:146:5574	217:728:5890	395:505:5316	613:234:5206	168:041:5038	49:687:5852	1:027:5022	234:5376	792:5646	0,77
913:766:793	1:671:321:5642	3:823:205:5386	5:494:527:5028	1:686:508:5226	15:185:5584	792:5847	7:5203	800:5051	1,0
Medias									

setembro de 1891; e até á Guarda, na extensão aproximada de 211,590, em 11 de maio de 1893.

de tráfego annual.

taria de 26 de março de 1892, para este effeito a extensão das duas secções em 157,41065, e desde 1 de janeiro de 1895 para as tres secções, fixando o accordo de 11 de abril de 1896

.....	90:351:5135
.....	309:941:5570
.....	509:094:5735
.....	509:941:5570
.....	395:135:5788
.....	401:111:5860
.....	401:111:5860
.....	388:306:050
.....	403:905:459
.....	894:770:5810
.....	3.804:062:6097

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

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

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

Annos	Número de kilômetros explorados (e)	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sello	Passageiros	Grande velocidade
1877...	421	43:447	143:266	510:117	696:830	9:969	146:891	29:719\$209	-3-	352:026\$655	47:901\$746
1878...	473	49:376	157:572	569:006	775:954	9:901	142:698	32:303\$281	-3-	399:146\$945	44:180\$350
1879...	549	57:817	177:157	670:349	905:323	11:590	195:240	37:896\$014	-3-	452:604\$449	57:156\$155
1880...	587	64:315	183:691	723:047	971:053	10:122	211:513	47:389\$883	-3-	502:158\$426	70:463\$867
1881...	594	66:403	174:865	732:817	974:085	10:446	244:842	47:099\$567	-3-	506:780\$232	78:364\$431
1882...	594	67:981	174:762	715:670	958:413	10:920	252:534	51:672\$107	-3-	537:718\$832	77:593\$073
1883...	598	68:949	175:820	708:697	952:966	11:334	287:781	52:500\$342	-3-	545:010\$377	79:832\$404
1884...	606	74:643	178:033	735:546	988:222	13:335	263:009	54:344\$237	-3-	545:915\$559	88:540\$500
1885...	606	71:456	170:066	727:466	969:018	12:508	294:696	52:470\$167	-3-	527:306\$690	83:808\$879
1886...	606	76:945	180:722	754:416	1.012:083	13:375	309:921	54:143\$059	9:472\$300	548:255\$266	90:385\$129
1887...	653	79:961	191:460	766:660	1.038:081	15:032	321:926	58:069\$852	9:663\$760	566:804\$665	99:707\$474
1888...	697	82:579	201:167	831:170	1.114:916	15:230	340:263	61:039\$512	9:557\$670	608:616\$878	105:885\$939
1889...	771	98:451	215:146	897:241	1.210:838	15:452	385:870	75:193\$450	11:202\$330	695:945\$718	117:647\$232
1890...	828	104:319	221:355	915:530	1.241:204	17:436	396:247	71:504\$891	16:168\$140	722:633\$647	133:822\$167
1891...	828	99:663	223:432	885:629	1.208:724	19:034	391:097	70:495\$886	33:666\$010	716:620\$103	144:678\$910
1892...	828	91:623	212:060	883:552	1.187:235	18:779	422:397	70:142\$770	34:295\$296	681:952\$731	137:538\$515
1893...	828	96:925	221:998	908:962	1.227:885	17:883	430:979	71:485\$786	33:565\$290	704:231\$105	136:977\$090
1894...	828	99:724	220:186	886:581	1.206:491	18:860	437:107	72:437\$034	31:997\$320	697:268\$838	143:548\$684
1895...	828	104:743	225:100	927:803	1.257:646	18:589	459:946	74:742\$483	33:983\$940	722:821\$964	143:368\$194
1896...	830	110:270	244:467	991:754	1.346:491	20:602	498:212	79:549\$047	39:687\$100	758:870\$039	153:596\$271
1897...	834	132:279	298:434	1.119:289	1.550:002	29:078	517:947	83:226\$262	42:726\$520	809:384\$952	166:157\$950
1898...	834	134:747	322:332	1.193:605	1.650:684	28:527	546:720	84:968\$763	44:658\$590	819:265\$904	189:346\$710
1899...	834	123:036	304:519	1.179:362	1.606:917	34:879	612:991	85:241\$945	47:034\$660	799:671\$852	197:425\$584
1900...	843	142:698	329:653	1.287:844	1.760:195	36:510	658:319	90:836\$623	61:322\$450	879:279\$491	209:410\$670
1901...	846	146:439	347:690	1.397:999	1.892:128	39:003	720:463	97:445\$658	64:222\$740	897:780\$053	239:208\$838
Somma	17:744	2.288:819	5.494:453	21.920:112	29.703:384	458:424	9.439:699	1.605:867\$828	523:221\$116	15.998:071\$371	3.036:046\$762

(e) Nestas extensões está incluída em duplicado a distancela kilometrica, ou 8¹/₄ entre Porto (Campanhã) e Ermesinde, desde 8 de novembro de 1888, também a extensão do commun ao tráfego das linhas do Minho e Douro.

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. —

continente do reino, em via larga, explorados pelo Estado, desde 1 de janeiro de 1877 ate 31 de dezembro de 1901

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego	Totales						
281:117\$410	681:045\$811	2:659\$660	683:705\$471	330:823\$598	358:222\$213	1:617\$686	831\$882	785\$804	0,48
294:511\$819	737:839\$114	1:118\$355	738:957\$469	420:873\$530	316:965\$584	1:559\$913	670\$117	889\$796	0,57
354:137\$792	863:898\$396	1:682\$580	865:580\$976	553:273\$683	310:621\$713	1:573\$585	565\$801	1:007\$784	0,64
500:508\$083	1.073:130\$376	5:656\$992	1.078:787\$368	550:558\$810	522:571\$566	1:828\$161	890\$241	937\$920	0,51
489:104\$156	1.074:248\$819	4:657\$300	1.078:906\$119	592:468\$566	481:780\$253	1:808\$500	811\$078	997\$422	0,55
503:592\$293	1.118:904\$198	3:756\$370	1.122:660\$568	601:336\$208	517:567\$990	1:883\$677	871\$327	1:012\$350	0,54
495:900\$578	1.120:743\$359	7:924\$580	1.128:667\$939	576:870\$945	543:872\$414	1:874\$152	909\$485	964\$667	0,51
510:900\$053	1.145:356\$112	5:149\$705	1.150:505\$817	597:987\$702	547:368\$410	1:890\$026	903\$248	986\$778	0,52
537:427\$295	1.148:042\$864	5:557\$471	1.153:600\$335	656:175\$776	491:867\$088	1:894\$460	811\$662	1:082\$798	0,57
550:826\$050	1.189:466\$445	9:328\$190	1.198:794\$635	617:471\$687	571:994\$758	1:962\$816	943\$886	1:018\$930	0,52
590:334\$960	1.256:847\$099	9:044\$735	1.265:891\$834	652:301\$746	604:545\$353	1:924\$728	925\$797	998\$931	0,52
609:914\$180	1.324:416\$997	6:141\$805	1.330:558\$802	734:225\$957	590:191\$040	1:900\$168	846\$759	1:053\$409	0,55
719:656\$558	1.533:249\$508	11:515\$539	1.544:765\$047	773:382\$625	759:866\$883	1:988\$650	985\$560	1:003\$090	0,50
719:525\$935	1.575:981\$749	9:245\$570	1.585:227\$319	910:270\$913	665:710\$836	1:903\$359	803\$998	1:099\$361	0,58
701:977\$223	1.563:276\$236	7:238\$770	1.570:515\$006	887:501\$946	675:774\$290	1:888\$014	816\$152	1:071\$862	0,57
749:745\$907	1.569:237\$153	8:339\$470	1.577:576\$623	923:021\$774	646:215\$379	1:895\$213	780\$453	1:114\$760	0,59
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
776:884\$065	1.617:701\$587	62:860\$296	1.680:561\$883	883:363\$408	734:338\$179	1:953\$746	886\$882	1:066\$864	0,55
806:922\$307	1.673:112\$465	41:861\$734	1.714:974\$199	888:112\$682	784:999\$783	2:020\$667	948\$067	1:072\$600	0,53
866:345\$264	1.778:811\$574	14:877\$550	1.793:688\$624	895:866\$370	882:945\$204	2:143\$146	1:063\$789	1:079\$357	0,50
881:193\$559	1.856:736\$461	18:666\$906	1.875:403\$367	953:782\$381	902:954\$080	2:226\$303	1:082\$679	1:143\$623	0,51
897:152\$216	1.905:764\$830	43:216\$914	1.948:981\$744	995:374\$606	910:390\$224	2:285\$089	1:091\$594	1:193\$494	0,52
918:980\$297	1.916:077\$733	38:235\$045	1.954:312\$778	1.076:676\$751	839:400\$982	2:297\$455	1:006\$475	1:290\$979	0,56
991:803\$312	2.080:493\$473	35:527\$221	2.116:020\$694	1.125:040\$604	955:452\$869	2:467\$963	1:133\$396	1:334\$567	0,54
1.094:590\$060	2.251:578\$951	33:874\$161	2.285:453\$412	1.144:126\$073	1.087:452\$878	2:637\$800	1:285\$405	1:352\$395	0,51
16.599:869\$211	35.633:987\$344	409:305\$994	36.043:293\$338	19.214:243\$006	16.419:744\$338	2:008\$227	925\$368	1:082\$858	0,54
Medias									

ramal de Campanhã á nova Alfandega do Porto, ou 3¹/₂, e desde 8 de novembro de 1896 também a extensão entre Porto (Campanhã), e Porto (S. Bento), ou 2¹/₇, por serem troços

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

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

Annos	Número de kilometros explorados	Número de passageiros				Mercadorias Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De sôlo	Passageiros	Grande velocidade
1877...	503	67:949	164:930	709:054	941:933	11:883	289:193	47:095	1800	819:942	122:043
1878...	506	74:845	175:246	708:465	958:556	11:650	284:969	48:646	1890	850:472	140:718
1879...	506	69:734	171:323	692:113	933:170	13:411	314:085	49:062	1848	829:459	170:117
1880...	546	75:869	177:558	699:182	952:609	17:565	400:877	51:804	1194	866:408	173:114
1881...	578	82:238	196:243	698:172	976:659	16:936	447:367	53:627	1709	885:221	165:614
1882...	705	107:999	268:083	758:245	1:134:327	17:613	543:054	61:673	1332	1:013:702	184:688
1883...	831	119:540	311:649	814:755	1:245:944	21:393	555:900	67:312	1840	1:055:729	193:437
1884...	831	118:034	318:265	771:578	1:207:877	24:261	558:536	67:825	1576	1:045:944	202:198
1885...	832	114:316	326:884	798:918	1:240:118	21:683	594:504	66:022	1170	1:009:820	183:433
1886...	833	151:790	344:711	983:299	1:479:800	25:358	660:573	77:777	1107	1:190:843	226:819
1887...	939	217:263	464:147	1:349:042	2:030:452	31:066	697:356	89:451	1308	1:356:183	249:645
1888...	1:040	299:202	596:509	1:742:820	2:638:531	36:227	880:141	103:084	1491	1:520:071	269:900
1889...	1:081	327:494	748:237	2:047:737	3:123:468	38:696	1:055:715	111:303	1134	1:641:317	265:018
1890...	1:104	375:009	1:045:901	2:553:067	3:973:977	44:794	1:767:329	111:518	1130	1:687:902	283:631
1891...	1:163	389:485	985:830	2:440:823	3:816:138	53:918	1:435:941	113:721	1226	1:747:783	294:751
1892...	1:276	431:497	985:466	2:547:637	3:964:600	46:651	991:000	108:907	1315	1:630:934	265:866
1893...	1:306	490:984	1:118:415	2:822:632	4:432:031	54:167	890:721	114:256	1701	1:645:070	274:101
1894...	1:323	509:636	1:246:229	3:079:591	4:835:456	54:743	967:994	111:138	1287	1:641:444	281:852
1895...	1:324	442:617	1:215:089	3:640:660	5:298:366	68:190	1:091:766	118:003	1777	1:733:286	290:477
1896...	1:326	443:672	1:478:877	4:302:946	6:225:495	58:236	1:233:686	124:695	1245	1:833:165	282:105
1897...	1:325	379:899	1:492:497	5:349:247	7:221:643	60:631	1:246:516	133:173	1214	1:917:764	306:460
1898...	1:325	549:603	2:054:696	6:250:044	8:854:343	76:569	1:276:924	142:805	1128	2:093:084	351:452
1899...	1:325	610:835	2:314:616	6:009:308	8:934:759	78:489	1:579:630	152:637	1303	2:219:415	362:552
1900...	1:325	630:028	2:371:612	6:147:526	9:149:166	79:518	1:791:052	160:578	1842	2:300:803	375:396
1901...	1:325	661:138	2:439:140	6:578:304	9:678:582	83:832	1:844:606	166:801	1678	2:356:944	382:378
Somma	25:178	7.740:676	23.012:153	64.495:171	95.248:000	1.047:480	23.402:435	2.452:917	1636	36.892:717	6.297:776

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

Repartição de Caminhos de Ferro, 31 de dezembro de 1902. ==

tinente do reino, de via larga, explorados por companhias, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1901

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Producto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico total (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a despesa e o rendimento do tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
919:567	1.861:553	19:619	1.881:172	569:604	1.291:949	3:700	2:568	1:132	0,31
875:735	1.866:926	27:391	1.894:318	598:497	1.268:429	3:689	2:506	1:182	0,32
958:856	1.958:433	16:159	1.974:592	597:507	1.360:925	3:870	2:689	1:180	0,31
1.052:461	2.091:983	9:000	2.100:983	658:871	1.433:112	3:831	2:624	1:206	0,31
1.103:451	2.154:287	100:576	2.254:864	712:100	1.442:187	3:727	2:495	1:232	0,33
1.159:609	2.358:000	37:856	2.395:857	934:425	1.423:575	3:344	2:019	1:325	0,40
1.228:924	2.478:091	30:326	2.508:418	952:194	1.525:897	2:982	1:836	1:145	0,38
1.280:674	2.528:817	25:526	2.554:344	901:859	1.626:957	3:013	1:957	1:085	0,36
1.301:095	2.494:349	55:193	2.549:543	885:534	1.608:814	2:998	1:933	1:064	0,35
1.375:658	2.793:321	69:516	2.862:838	943:749	1.849:572	3:353	2:220	1:132	0,34
1.431:286	3.037:116	69:702	3.106:818	1.053:024	1.984:091	3:234	2:112	1:121	0,35
1.604:989	3.394:961	116:820	3.511:781	1.210:378	2.184:582	3:261	2:100	1:163	0,36
1.786:971	3.693:306	172:501	3.865:808	1.472:863	2.220:443	3:416	2:054	1:362	0,40
1.738:546	3.710:080	120:143	3.830:223	1.647:954	2.062:126	3:360	1:867	1:492	0,44
1.439:061	3.481:596	255:700	3.737:296	1.770:312	1.711:284	2:993	1:471	1:522	0,51
1.522:212	3.419:013	433:680	3.852:694	1.685:230	1.733:782	2:679	1:358	1:320	0,49
1.584:092	3.503:263	449:272	3.952:536	1.640:764	1.862:498	2:682	1:426	1:256	0,47
1.558:506	3.481:852	440:015	3.921:818	1.683:999	1.797:803	2:631	1:358	1:272	0,48
1.673:944	3.697:708	527:657	4.225:365	1.733:817	1.963:891	2:792	1:483	1:309	0,47
1.748:677	3.863:949	557:252	4.421:201	1.725:661	2.138:287	2:913	1:612	1:301	0,44
1.896:965	4.121:191	536:417	4.657:608	1.917:451	2.203:739	3:110	1:663	1:447	0,46
1.978:864	4.423:400	515:823	4.939:223	2.060:096	2.363:304	3:338	1:783	1:554	0,46
2.152:454	4.734:422	522:697	5.257:120	2.139:909	2.594:512	3:573	1:958	1:615	0,45
2.354:023	5.030:223	500:359	5.530:583	2.393:704	2.636:519	3:796	1:989	1:806	0,47
2.509:624	5.248:947	472:881	5.721:828	2.492:935	2.756:011	3:961	2:080	1:881	0,47
38.236:257	81.426:750	6.082:091	87.508:842	34.382:450	47.044:300	3:234	1:868	1:365	0,42
Medias									

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

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

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

Anos	Número de kilome- tros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transitio	De selio	Passageiros	Grande velocidade
1877...	28	28:492	230:843	—	254:335	882	7:947	—	—	42:942\$700	1:071\$000
1878...	35	18:833	213:162	—	231:995	830	7:514	—	—	39:626\$460	1:076\$280
1879...	44	16:457	208:572	—	225:029	818	8:743	—	—	37:287\$570	1:037\$570
1880...	44	14:962	190:946	—	205:908	694	8:633	—	—	34:599\$470	1:231\$620
1881...	51	20:804	216:288	—	237:092	1:947	10:274	—	—	41:292\$390	4:850\$265
1882...	57	19:991	227:243	—	247:234	2:726	12:432	—	—	46:112\$060	5:683\$060
1883...	57	20:842	230:714	—	251:056	2:873	14:523	—	—	47:856\$736	5:765\$096
1884...	88	44:661	340:244	—	384:905	4:823	24:613	—	—	80:176\$699	11:050\$405
1885...	91	53:954	454:315	—	408:269	3:933	34:888	—	—	28:675\$926	9:915\$978
1886...	91	59:639	368:202	—	427:841	4:366	36:071	—	1:145\$490	83:689\$203	9:807\$305
1887...	105	64:711	393:436	4:592	462:739	5:348	40:760	346\$583	1:291\$420	93:012\$414	12:902\$553
1888...	146	65:056	417:379	21:018	503:453	4:944	49:954	1:275\$684	1:579\$880	104:563\$843	12:896\$616
1889...	146	69:831	432:291	24:463	526:585	4:321	60:000	1:505\$409	1:360\$350	108:348\$899	12:043\$774
1890...	151	75:894	461:907	29:580	567:381	6:122	58:397	1:767\$676	2:017\$560	114:965\$049	15:152\$891
1891...	196	78:529	440:131	64:471	583:134	5:552	66:547	2:977\$687	3:830\$215	125:026\$506	18:422\$905
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
1893...	200	71:172	455:506	54:957	581:635	4:635	83:946	9:519\$216	3:486\$630	121:080\$936	14:821\$213
1894...	202	69:563	506:061	49:655	625:279	5:654	79:780	9:484\$176	3:808\$580	121:626\$877	16:320\$291
1895...	202	69:189	539:931	54:051	663:171	4:978	78:976	9:963\$656	4:116\$740	128:983\$224	16:168\$602
1896...	202	78:498	613:725	54:075	746:298	6:109	85:071	10:470\$195	5:257\$150	137:433\$560	17:852\$505
1897...	203	93:921	674:407	59:144	827:472	6:646	92:924	11:437\$132	5:812\$850	147:580\$555	18:137\$090
1898...	203	91:632	729:854	58:224	879:710	8:558	97:305	11:581\$971	5:637\$040	150:099\$861	22:660\$407
1899...	203	81:277	723:308	58:503	863:088	7:994	116:898	11:770\$182	6:696\$020	143:158\$470	22:324\$054
1900...	203	96:058	840:890	62:763	999:711	8:206	131:946	13:339\$515	9:928\$460	165:759\$757	23:392\$487
1901...	203	97:177	858:418	67:502	1:023:097	8:324	134:685	13:304\$913	10:065\$850	163:736\$797	23:150\$391
Somma	3:347	1:467:815	11:110:922	717:391	13:296:128	117:056	1:419:229	112:643\$912	69:540\$610	2:482:140\$511	315:976\$014

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

Repertição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902.==

prio, no continente do reino, de via reduzida, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1901

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilométrico total (tráfego)	Rendimento kilométrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a re- dich do tráfego
Pequena velocidade	Totais do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totais						
6:627\$613	50:641\$313	316\$025	50:957\$338	36:637\$788	14:003\$525	1:808\$618	500\$126	1:308\$492	0,72
10:807\$915	51:510\$655	478\$860	51:999\$515	38:649\$211	12:861\$444	1:471\$733	367\$470	1:104\$263	0,75
10:678\$144	49:003\$284	482\$040	49:485\$324	43:317\$374	5:685\$910	1:113\$711	129\$225	984\$486	0,88
9:113\$050	44:984\$140	446\$970	45:431\$110	41:038\$241	3:945\$899	1:022\$367	89\$680	932\$687	0,91
9:309\$390	58:452\$045	813\$810	59:265\$855	48:252\$699	10:199\$346	1:146\$118	199\$987	946\$131	0,82
10:851\$860	62:646\$980	682\$540	63:329\$520	53:060\$097	9:586\$883	1:099\$070	168\$191	930\$879	0,85
11:862\$000	65:483\$832	677\$560	66:161\$392	53:602\$675	11:881\$157	1:148\$839	208\$441	940\$398	0,82
17:491\$959	108:719\$063	854\$290	109:573\$353	76:990\$413	31:728\$650	1:235\$444	360\$553	874\$891	0,71
22:291\$216	110:833\$120	1:347\$580	112:230\$700	79:055\$936	31:827\$184	1:218\$495	349\$749	868\$746	0,71
23:515\$005	117:011\$513	1:286\$500	118:298\$013	80:916\$183	36:095\$330	1:285\$841	396\$652	889\$189	0,69
29:509\$950	135:424\$917	16:599\$951	152:024\$868	87:700\$899	47:724\$018	1:289\$761	454\$515	835\$246	0,65
44:331\$313	161:731\$772	60:710\$657	222:442\$429	118:684\$717	43:047\$055	1:107\$752	294\$843	812\$909	0,73
50:049\$856	170:442\$469	60:271\$654	230:714\$123	117:844\$663	52:597\$806	1:167\$414	360\$259	807\$155	0,69
50:428\$164	180:546\$104	65:520\$667	246:066\$771	113:736\$575	66:809\$529	1:195\$669	442\$447	753\$222	0,63
59:938\$115	203:387\$526	122:996\$836	326:384\$362	134:388\$317	68:999\$209	1:037\$692	352\$037	685\$655	0,66
67:266\$276	207:232\$541	121:461\$602	329:694\$143	128:493\$760	78:738\$781	1:057\$308	401\$728	655\$580	0,62
75:108\$899	211:011\$048	120:981\$618	331:992\$666	127:853\$907	83:157\$141	1:055\$055	415\$786	639\$269	0,61
69:010\$526	207:257\$694	123:713\$599	330:971\$293	131:411\$419	75:846\$275	1:026\$028	375\$477	650\$551	0,63
72:655\$546	217:807\$372	122:675\$061	340:482\$433	131:697\$574	86:109\$798	1:078\$254	426\$286	651\$968	0,60
76:052\$891	230:838\$956	122:869\$245	353:708\$201	131:138\$660	99:700\$296	1:142\$767	493\$566	649\$207	0,57
81:042\$502	246:760\$147	121:849\$846	368:609\$993	138:074\$954	108:685\$193	1:215\$567	535\$395	680\$172	0,56
81:810\$155	254:570\$423	121:378\$894	375:949\$317	150:428\$989	104:141\$434	1:254\$041	513\$011	741\$029	0,59
98:927\$950	264:410\$483	112:509\$149	376:919\$632	158:623\$719	105:786\$764	1:302\$514	521\$117	781\$397	0,59
108:417\$748	297:569\$992	109:474\$718	407:044\$710	171:520\$278	126:049\$714	1:465\$862	620\$394	844\$927	0,57
111:497\$940	298:385\$128	109:327\$954	407:713\$082	170:757\$576	127:627\$552	1:469\$877	628\$707	841\$170	0,57
1:208:595\$992	4:006:712\$517	1:519:727\$626	5:526:440\$143	2:563:876\$624	1:442:835\$893	1:197\$105	431\$083	766\$022	0,64
Medias									

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

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

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

Anos	Número de kilômetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas		Impostos		Passageiros	Grande velocidade
		1.º classe	2.º classe	3.º classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	De transito	De sêllo		
1877...	952	134:888	539:039	1.219:171	1.893:098	22:734	444:031	76:819\$009	-5-	1.214:912\$015	171:016\$086
1878...	1:014	143:054	545:980	1.277:471	1.966:505	22:881	435:181	80:950\$271	-5-	1.289:246\$083	185:975\$552
1879...	1:099	144:008	557:052	1.362:462	2.063:522	25:819	518:068	86:958\$442	-5-	1.319:351\$446	228:311\$101
1880...	1:177	155:146	552:195	1.422:229	2.129:570	28:881	621:023	99:194\$077	-5-	1.403:166\$097	224:850\$225
1881...	1:223	169:445	587:396	1.430:995	2.187:836	29:329	702:483	100:727\$276	-5-	1.436:294\$157	248:828\$844
1882...	1:356	195:971	670:088	1.473:915	2.339:974	31:259	808:020	113:345\$439	-5-	1.597:533\$514	267:964\$527
1883...	1:486	208:831	717:683	1.523:452	2.449:966	35:600	808:204	119:813\$182	-5-	1.648:596\$997	279:034\$793
1884...	1:525	237:338	886:542	1.507:124	2.581:004	42:419	846:248	122:169\$813	-5-	1.672:036\$478	301:789\$812
1885...	1:529	239:756	851:265	1.526:384	2.617:405	38:124	924:088	118:442\$337	-5-	1.615:802\$629	276:658\$786
1886...	1:530	288:374	893:635	1.737:715	2.919:724	43:099	1.006:565	131:920\$166	23:290\$890	1.822:787\$987	327:012\$425
1887...	1:697	361:935	1.049:043	2.120:294	3.531:272	51:446	1.060:042	147:857\$743	24:497\$200	2.016:000\$768	362:255\$449
1888...	1:883	446:837	1.215:055	2.595:008	4.256:900	56:401	1.270:358	165:399\$687	25:437\$250	2.233:251\$806	388:623\$231
1889...	1:998	495:776	1.395:674	2.969:441	4.860:891	58:469	1.501:585	188:001\$993	28:004\$320	2.445:611\$592	394:709\$124
1890...	2:083	555:222	1.729:163	3.498:177	5.782:562	68:352	2.221:973	184:790\$697	42:884\$280	2.525:501\$558	432:606\$272
1891...	2:187	567:677	1.649:393	3.390:923	5.607:993	78:504	1.893:585	187:194\$799	81:686\$570	2.589:430\$184	457:853\$101
1892...	2:300	595:292	1.640:675	3.485:582	5.721:549	71:443	1.489:799	182:949\$702	80:976\$406	2.434:092\$022	422:166\$206
1893...	2:334	659:081	1.795:919	3.786:551	6.241:551	76:745	1.405:646	195:261\$703	83:219\$010	2.470:382\$384	425:899\$402
1894...	2:353	678:923	1.972:476	4.015:827	6.667:226	79:257	1.484:881	193:059\$497	82:231\$800	2.460:639\$924	441:721\$173
1895...	2:354	616:549	1.980:120	4.622:514	7.219:183	91:757	1.633:688	202:709\$916	89:655\$680	2.585:091\$588	450:018\$877
1896...	2:358	632:440	2.337:069	5.348:775	8.318:284	84:947	1.816:969	214:714\$767	105:089\$380	2.729:469\$190	453:054\$661
1897...	2:362	606:099	2.465:338	6.527:680	9.599:117	96:355	1.857:387	227:836\$608	113:474\$220	2.874:730\$342	490:755\$682
1898...	2:362	775:982	3.106:882	7.501:873	11.384:737	113:654	1.920:949	239:355\$862	118:771\$500	3.062:450\$510	563:459\$117
1899...	3:362	815:148	3.342:443	7.247:173	11.404:764	121:362	2.309:519	249:649\$160	130:524\$570	3.162:245\$437	582:302\$118
1900...	2:371	868:784	3.542:155	7.498:133	11.909:072	124:264	2.581:317	264:754\$980	174:735\$510	3.345:842\$804	608:200\$123
1901...	2:374	904:754	3.645:248	8.043:805	12.593:807	131:159	2.699:754	277:552\$249	178:054\$590	3.418:461\$575	644:737\$759
Somma	46:269	11.497:310	39.617:528	87.132:674	138.247:512	1.622:960	34.261:363	4.171:429\$375	1.382:533\$176	55.372:929\$087	9.649:799\$246

Observações. — Pelas disposições do artigo 214.º do regulamento do imposto do sêllo, de 26 de novembro de 1885, elaborado para janeiro de 1886.

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

Repartição de Caminhos de Ferro, em 31 de dezembro de 1902. —

em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 ate 31 de dezembro de 1901

Rendimentos (líquidos de impostos)				Despesas de exploração	Produto líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Rendimento kilometrico líquido (tráfego)	Despesa de exploração por kilometro	Relação entre a receita e a despesa de tráfego
Pequena velocidade	Totales do tráfego	Fora do tráfego (a)	Totales						
1.207:312\$633	2.593:240\$734	22:594\$830	2.615:835\$564	937:065\$725	1.656:175\$009	2:723\$992	1:739\$680	984\$312	0,36
1.181:055\$087	2.656:276\$722	28:989\$070	2.685:265\$792	1.058:025\$613	1.598:256\$109	2:619\$602	1:576\$189	1:043\$413	0,40
1.323:672\$698	2.871:335\$245	18:324\$010	2.889:659\$255	1.194:098\$625	1.677:236\$620	2:612\$680	1:526\$148	1:086\$532	0,41
1.562:082\$151	3.210:098\$473	15:103\$962	3.225:202\$435	1.250:468\$647	1.959:629\$826	2:727\$356	1:664\$936	1:062\$420	0,39
1.601:865\$172	3.286:988\$173	106:047\$881	3.393:036\$054	1.352:821\$465	1.934:166\$708	2:687\$644	1:581\$494	1:106\$150	0,41
1.674:053\$743	3.539:551\$584	42:295\$665	3.581:847\$249	1.588:821\$613	1.950:729\$971	2:610\$288	1:438\$591	1:171\$697	0,45
1.736:687\$348	3.664:319\$138	38:328\$236	3.702:637\$374	1.582:668\$370	2.081:650\$768	2:465\$894	1:400\$841	1:065\$053	0,43
1.809:066\$683	3.782:892\$973	31:530\$284	3.814:423\$257	1.576:837\$982	2.206:054\$991	2:480\$585	1:446\$593	1:033\$992	0,42
1.860:813\$800	3.753:275\$215	62:098\$175	3.815:373\$390	1.620:766\$558	2.132:508\$657	2:454\$725	1:394\$708	1:060\$017	0,43
1.949:999\$482	4.099:799\$894	80:131\$309	4.179:931\$203	1.642:137\$100	2.457:662\$794	2:679\$607	1:606\$315	1:073\$292	0,40
2.051:131\$898	4.429:388\$115	95:347\$501	4.524:735\$616	1.793:027\$072	2.636:361\$043	2:610\$128	1:553\$542	1:056\$586	0,40
2.259:235\$196	4.881:110\$233	183:672\$677	5.064:782\$910	2.063:289\$225	2.817:821\$008	2:592\$198	1:496\$453	1:095\$745	0,42
2.556:678\$011	5.396:998\$727	244:288\$607	5.641:287\$334	2.364:090\$741	3.032:907\$986	2:701\$200	1:517\$972	1:183\$228	0,44
2.508:500\$438	5.466:698\$268	194:909\$421	5.661:517\$689	2.671:961\$902	2.794:646\$366	2:624\$392	1:341\$645	1:282\$747	0,49
2.200:977\$016	5.248:260\$301	385:935\$759	5.634:196\$060	2.792:202\$677	2.456:057\$624	2:399\$753	1:123\$026	1:276\$727	0,53
2.339:224\$973	5.195:483\$201	563:481\$655	5.758:964\$856	2.736:746\$207	2.458:736\$894	2:258\$906	1:069\$016	1:189\$890	0,53
2.416:019\$081	5.312:300\$817	592:023\$211	5.904:324\$028	2.641:973\$458	2.670:327\$359	2:276\$050	1:144\$099	1:131\$951	0,50
2.404:400\$637	5.306:761\$734	626:589\$801	5.933:351\$535	2.698:773\$964	2.607:987\$770	2:255\$317	1:108\$367	1:146\$950	0,51
2.553:522\$795	5.588:628\$260	692:193\$825	6.280:822\$085	2.753:627\$327	2.835:000\$933	2:374\$098	1:204\$333	1:169\$765	0,49
2.691:076\$005	5.873:599\$856	694:998\$851	6.568:598\$707	2.752:666\$462	3.120:933\$394	2:490\$924	1:323\$551	1:167\$373	0,47
2.859:201\$779	6.224:687\$803	676:934\$363	6.901:622\$166	3.009:309\$229	3.215:378\$574	2:635\$346	1:861\$295	1:274\$051	0,48
2.957:826\$375	6.583:736\$002	680:418\$800	7.264:154\$862	3.205:900\$290	3.377:835\$712	2:787\$356	1:430\$074	1:357\$282	0,48
3.170:362\$939	6.914:910\$494	673:442\$000	7.588:352\$494	3.375:209\$936	3.539:700\$558	2:927\$565	1:498\$603	1:428\$962	0,48
3.454:244\$147	7.408:287\$074	645:361\$777	8.053:648\$851	3.690:265\$444	3.718:021\$630	3:124\$541	1:568\$123	1:556\$117	0,49
3.715:712\$174	7.778:911\$508	616:083\$701	8.394:995\$209	3.807:819\$198	3.971:092\$310	3:276\$710	1:672\$743	1:603\$967	0,49
55.044:722\$211	121.067:450\$544	8.011:125\$431	129.078:575\$975	56.160:569\$940	64.906:880\$604	2:616\$599	1:402\$815	1:213\$783	0,46
Medias									

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

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

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 9

PARA O TRANSPORTE DE

VINHO EM CASCOS, BARRIS OU ODRES

Applicavel desde 15 de Maio de 1905

§ 1.º

Por expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal

Percursos	Por 1:000 kilog. e kilometro Reis	Minimo de cobrança por 1:000 kilog. Reis
De uma a outra estação:		
Até 100 kilometros.....	22	1\$200
De 101 a 200 kilometros	18	2\$200
De 201 em diante	16	3\$600

§ 2.º

Preços especiaes directos por expedição de 1:000 kilogrammas
ou pagando como tal

Das estações abaixo a Figueira e vice-versa	Preços por 1:000 kilos
Cantanhede	800
Murtede	800
Pampilhosa	1\$150
Luso	1\$150
Mortagua	1\$450
Santa Comba-Dão	1\$500
Carregal do Sal	1\$700
Cannas de Senhorim	1\$900
Nellas	2\$050
Mangualde	2\$250
Gouvea	2\$500
Fornos d'Algodres	2\$650
Celorico	2\$700
Villa Franca das Naves	2\$900
Pinhel	3\$000
Guarda	3\$200
Cerdeira	3\$600
Freineda	3\$900
Villar Formoso	4\$000

CONDIÇÕES

1.^a—Os excedentes dos pesos minimos exigidos para a applicação d'esta tarifa, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

2.^a—Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 reis por tonelada.

3.^a—A Companhia não se responsabilisa pelas avarias resultantes do calor ou do mau acondicionamento das taras.

4.^a—A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais tres dias os prazos regulamentares para os transportes effectuados nas condições da presente tarifa sem que por isso reclamação alguma lhe possa ser feita.

5.^a—A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares que precedem.

A presente annulla o substitue a tarifa especial n.º 9 de 26 de julho de 1898.

Lisboa, 30 de Abril de 1903.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouvêa.