

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

13.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 949

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata—Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante em Espanha:—Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris:—Ed. Gluck—Rue George Sand 34—Enghien—les—Bains

Representante em Angra do Heroismo: José Maria dos Santos

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Julho de 1927

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACAO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

## SUMÁRIO

A Ponte sobre o Tejo por J. Fernando de Sousa	pag. 185	Um antigo pleito entre as Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguesas e Meridionais e os seus obrigacionistas franceses	pag. 192
Viagens e Transportes	" 188	Carteira dos Accionistas.	" 193
Linhas Portuguesas	" 188	Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes	" 193
Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante.	" 188	Um Farol de aviação de longo alcance	" 194
O Expresso Estrela do Norte	" 189	A Companhia do Norte de Espanha no exercicio de 1926	" 194
Uma notável obra de engenharia	" 190	O novo expresso «Pullman» Londres-Vichy.	" 195
Caminho de Ferro Pan-Americano.	" 191	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (relatorio)	" 196
Engenheiro Vasconcelos Correia	" 191	Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	" 196
Augusto Gonçalo de Oliveira	" 191		
Linhas Estrangeiras	" 192		

## A PONTE SOBRE O TEJO

por J. FERNANDO DE SOUZA

TEM estado na tela da discussão jornalística a concessão da ponte sobre o Tejo entre Santos e Almada, requerida pelo distincto engenheiro Peña y Boeuf, professor da «Escuela d'ingenieros de Camines» de Madrid.

Como é sabido, o primeiro esboço do projecto da ponte sobre o Tejo foi apresentado pelo engenheiro Miguel Paes no intuito de ligar os caminhos de ferro do Sul e Sueste com o de Leste em Lisboa. Para isso atravessava o Tejo no estreitamento do Mar da Palha, entre o espigão de Montijo e os Grilos, a montante do quadro da grande navegação. A obra teria 92 vãos de 6<sup>m</sup> deixando livres 20<sup>m</sup> de altura para a navegação. Essa ponte era estimada, por comparação com a do Tay, que tinha 114 vãos de 9 a 61<sup>m</sup> e 28 de altura, em 1500 contos, a que se juntavam 200 contos para as ligações. A altura de água no baixa-mar era de 9<sup>m</sup>,10.

Anteriormente, em 1855, o engenheiro inglez Rumball encarregado pela Companhia Central Peninsular do estudo da linha de Leste, deu a preferencia á directris que atravessava o Tejo no Carregado por uma ponte de 12 lanços de 150 pés, tendo um vão corrediço de 50 pés para a navegação. A ponte era de tipo «bow-string» apoiando-se o taboleiro sobre estacas. A altura do taboleiro acima da praia-mar era de 25 pés. A ponte era orçada em £ 42:465.

O projecto Miguel Pais foi apoiado pelo voto escrito de 61 engenheiros civis.

Poucos anos depois surgiu o ante-projecto Bartinosl Sey-ng da ponte entre Almada e a Rocha do Conde de Obidos com o objectivo de dar por terminus ás linhas do Sul e Sueste á estação do Rocio, devendo a linha prolongar-se do Barreiro á ponte. Davam-se-lhe 4 vãos de 300<sup>m</sup> alternando com outras de 160<sup>m</sup>. A altura livre sobre os arcos maiores era de 49<sup>m</sup>. As vigas eram do tipo «cantilever», avançando 80<sup>m</sup> de cada lado para sustentarem os taboleiros centraes. Enfermam esse projecto do defeito, entre outros, de atribuir a acanhada estação do Rocio função que não comportava. A obra, incluindo as ligações com as estações do Rocio e Barreiro, era estimada em 9.000 contos.

Em 1889 o engenheiro Proença Vieira apresentou um ante-projecto de ponte no mesmo local da de Seyrig, mas ligada com uma estação de triagem ou distribuição na parte superior do vale de Alcantara.

Obtinha vaos de 340<sup>m</sup> pelo sistema «cantilever». Previam-se uma estação em frente da rua do Sacramento á Lapa. A ponte e suas ligações eram estimadas em 7.450 contos.

Não merece menção detida um projecto de Lye apresentado em 1889 duma ponte de Almada ao Tesouro Velho, tendo a estação de passageiros e



mercadorias entrada pelo Largo das Duas Igrejas.

Em 1921 surgiu o pedido de concessão da ponte Peña entre Almada e Santos com arcos de beton armado de 150 metros, deixando livres 40 metros de altura sob o centro dos arcos no preia--mar. Duas rampas ligariam o taboleiro com as ruas no Aterro, tendo a inclinação de 6 centímetros por metro. A largura do taboleiro seria de 23 metros com passeios de 2 metros, duas faixas de 6 metros para viação ordinária e uma faixa central de 7 metros para tranvias eléctricos e veículos de caminho de ferro com tracção eléctrica.

As rampas tinham 13 metros de largo. Do lado de Almada haveria uma avenida com inclinação de 6 centímetros por metro. Os pilares seriam construídos por um sistema especial.

Nenhuma subvenção nem garantia eram pedidas, além da isenção de direitos de importação.

O Ministro do Comércio de então, António Granjo, nomeou uma comissão especial de engenheiros e oficiais de marinha para apreciar o projecto e o pedido. O seu relatório, datado de 14 de Março de 1922, foi publicado na «Revista de Obras Públicas e Minas» de Maio de 1922, constituindo um estudo minucioso do assunto. Faziam-se reservas acêrca do regime da corrente do rio e da exequibilidade da obra sob o ponto de vista financeiro; indicavam-se várias modificações como eram a elevação do vão de alguns arcos a 200 metros e da altura livre a 50 metros acima do zero hidrográfico, a distribuição do pavimento e das rampas o sistema de construção dos pilares, etc.

O Sr. Peña apresentou ultimamente o projecto revisto em harmonia com essas indicações.

Este pedido de concessão tem impressionado profundamente a opinião.

Entusiasmam-se uns com a perspectiva da construção da ponte, proposta sem encargo para Estado e que vae proporcionar trabalho a alguns milhares de operários. Poem em relevo as vantagens da expansão da cidade para a margem sul, pois hoje apenas se pode expandir num semicírculo, tendo o Tejo como diâmetro.

Combatem outros a concessão, asseverando que os serviços da navegação do Tejo sofrem sujeições nocivas, não se devendo de modo algum peorar as condições magníficas do pôrto de Lisboa; que uma derrocada possível da ponte aumentaria êsses estorvos; que se obteria uma ligação imperfeita, pois não assegurava a continuidade da rede ferroviária; que não havia necessidade de promover a expansão da cidade e muito menos para a margem direita, havendo tantos terrenos na esquerda, quer ao longo da linha de Cascaes, quer dentro do recinto da circumvalação; que não havia possibilidade de re-

muneração para o capital; que bastaria melhorar o serviço fluvial entre Lisboa e Cacilhas; que é muito preferível construir a ponte entre o Montijo e os Grilos, onde nenhum prejuízo causa à navegação e assegura ligação perfeita dos caminhos de ferro.

Alguns membros do governo tem-se manifestado inclinados à concessão, mas resolveu-se encarregar comissões dimanadas do Ministério da Guerra e da Marinha de apreciarem o projecto sob o ponto de vista militar e das conveniências da navegação.

Tão íntima conexão tem a obra projectada com a economia dos serviços ferroviários, que a «Gazeta» não poderia deixar de enitir sobre ela juízo sem faltar à sua missão.

\* \* \*

São valiosas as relações de Lisboa com a parte fronteira da margem esquerda.

Não é, todavia, bem o caso de New-York e Brooklin, nem para a expansão da cidade (pouco desejavel, pois demasiado grande é já a desproporção entre Lisboa e o país de que é capital, para que se accentue e agrave êste deslocamento da população provinciana com todos os males do urbanismo), é preciso recorrer à margem esquerda. Cultivam-se largos tratos de terreno dentro da linha da circumvalação. Ao longo da linha de Cascaes, electrificada, de circulação intensa, podem-se construir muitos milhares de habitações, com as vantagens das estâncias marítimas e suburbanas e a maior facilidade de comunicações.

Demais, os serviços fluviais são ainda hoje quasi rudimentares: pequenos desembarc dours flutuantes em Lisboa e Cacilhas, que não comportam senão um vapor de pequenas dimensões, barcos pouco commodos, onde o serviço de passageiros e automóveis se acumula com o das carroças. Durante a noite não há carreiras.

Tudo isso é susceptível de grande melhoria. Amplos e extensos desembarcadouros; separação de serviço de carroças de passageiros e automóveis; navegação nocturna; emprêgo de barcos mais confortáveis, embora seja curta a travessia.

O movimento actual de passageiros foi calculado pela comissão de 1921 em cêrca de 4.000:000 de passageiros; a que se poderia juntar 1.000:000 proveniente das linhas do Sul e Sueste.

Contavam-se ainda 600 carros por dia e 150 mil toneladas de mercadorias de tráfego de caminho de ferro, o que daria de portagem cêrca de 900 contos, elevada mesmo a 2:000, em vista do aumento provável.

Ora a ponte é orçada em 50 milhões de pesetas. Se contarmos com os imprevistos (e não faltarão em matéria de fundações), poderemos fixar e cifra redonda de 200:000 contos ao câmbio



actual. Não é demais uma anuidade de 20:000 contos para conservação e exploração da ponte a juro e amortização de capital.

O rendimento seria a décima parte dêsse encargo. Mesmo diminuindo a taxa de juro, supondo mais valorizada a nossa moeda e exagerando o cálculo do rendimento, fica sempre a obra sem remuneração, a não ser por uma colossal urbanização, dando lugar à especulação sobre terrenos em vastíssima escala. Para isso seria preciso conceder o direito de expropriação por zonas, referido ao plano da nova cidade, o que não foi apresentado nem proposto e não devia ser concedido.

A valorização dos terrenos iria, pois, beneficiar os proprietários, mas não daria receita ao concessionário da ponte.

Não se vê, pois, base financeira segura para o empreendimento, o que não é indiferente para o Estado, que não pode, como judiciosamente pondera a comissão no seu relatório de 1922, desinteressar-se do aspecto económico da questão, nem fazer uma concessão conexa dos interesses do nosso primeiro porto, sem que esteja provada a sua exequibilidade económica.

Diz ainda a este propósito a Comissão:

Se obra de tal magnitude se achasse de antemão condenada a um malogro, quer de ordem técnica, quer de ordem económica, não deveria ser tentada, nem sequer consentida pelo Estado.

Obras de tal magnitude não se podem multiplicar. Uma ponte sobre o Tejo em Lisboa deve servir, não só a viação ordinaria como acelerada, operando a ligação dos caminhos de ferro do Alentejo e Algarve com os da margem direita do Tejo. Essa ligação tem a maxima importancia economica e militar. Se poder simultaneamente servir de modo cabal as relações suburbanas, tanto melhor, mas não deve essa função ser subalternizada áquela.

A ponte proposta com rampas de acesso de 6<sup>cm</sup> por metro ou em angulo recto, a obriga a curvas de linha ferrea da tão apertado raio que não comportam a circulação desafogada do material da via larga.

Ora a ponte de taboleiro duplo, do Alentejo aos Grilos, dá excelente ligação ferroviaria e das estradas para Setubal e Alentejo, embora não seja propriamente uma arteria urbana, como seria de Almada a Santos. Tem porem a enorme superioridade de ficar a montante do quadro da grande navegação, podendo ser feita em condições de não estorvar a dos pequenos barcos, mesmo sem o recurso a tramo movel.

E' esse o ponto capital da questão, que tem de ser estudado com meticulosa atenção.

Se da construção da ponte requerida resultar prejuizo de alguma consideração para o porto, deve ser inflexivelmente posta de parte, pois não podemos diminuir um valor de ordem transcendente,

como é o do porto de Lisboa, para atender outras conveniencias.

Ora a ponte cortando ao centro o quadro da grande navegação dificulta-a.

Ha obliquidade e por vezes violencia nas correntes do Tejo, sendo pois difficil evitar desvios dos navios que tenham de passar por baixo da ponte numa zona de algumas dezenas de metros, pois o vão de 200<sup>m</sup> dos arcos é praticamente reduzido pelo descenso dos arcos para as suas nascenças. Só na zona central ha passagem livre.

Basta um estoque de agua, tão frequente no lugar escolhido para a ponte visinho do começo do estreitamento do canal de desagüe do Mar da Palha, para desviar um navio do seu itinerario forçado, indo a mastreação contra o arco, ou o proprio casco contra um pilar.

Alem d'isso numa larga faixa a montante e jusante da ponte não poderão fundear navios que giram com as marés em torno do ponto de fixação, boia ou ferro lançado. E' assim uma faixa de 500<sup>m</sup> ou 600<sup>m</sup> de uma margem á outra inutilizada para a amarração.

As manobras para a atracação aos caes na visinhança da ponte serão tambem mais ou menos estorvadas.

Importa atender ainda a frequencia dos movimentos sismicos no sub-solo de Lisboa. Uma ponte com arcos de 200<sup>m</sup> sobre pilares que vão a 40<sup>m</sup> de altura terá resistencia sufficiente ás oscilações determinadas por um tremor de terra?

Não será de recear uma derrocada que vá obstruer em parte o leito do rio com os escombros, inutilizando ao mesmo tempo uma obra colossal?

Os pilares da ponte seriam construidos por um processo engenhoso que parece eficaz para as fundações a grande profundidade.

Os arcos são de beton armado, tendo o esqueleto metalico por base arcos de ferro montados sem andaimes a partir da nascença.

Não se foi ainda neste sistema de construção a tal grandeza de vãos, teoricamente exequivel. Estar-lhe-á assegurada a estabilidade e a duração?

No congresso internacional de Caminhos de Ferro, de 1922, em Roma, foi versado o assunto fazendo-se formaes reservas acerca do emprego do beton armado em grandes vãos, que não se aproximavam nem de longe dos 200<sup>m</sup> propostos.

Assim pois uma obra aleatoria sob o ponto de vista da estabilidade e aleatoria sob o ponto de vista financeiro, prejudicial ao livre, e desafogado serviço do porto de Lisboa, fomentando principalmente uma urbanisação que não representa uma necessidade, nem é desejavel, e não satisfazendo cabalmente o objectivo capital da ligação ferroviaria das duas margens, não deve ser concedida, por gratuita que seja a sua construção e por seductor que pareça o projecto.

Estude-se a ponte Miguel Paes e construa-se na primeira oportunidade.



# Viagens e Transportes

## Transporte de carvões minerais nacionais

A C. P. publicou recentemente um Aviso ao Público pelo qual se estabelece que aos transportes de carvão minerais nacionais que sejam acompanhados da guia de trânsito estabelecida pelo decreto n.º 12.748 de Novembro de 1926, seja aplicado o multiplicador 6.

São considerados briquetes de carvões nacionais as que contenham até 30 por cento de carvão estrangeiro.

## Telefonemas entre Martingança e Batalha

A "The Match and Tobacco Timber Supply C.º" que explora o Caminho de Ferro Mineiro do Lena, estabeleceu desde 15 do mês passado a transmissão, para o público, de telefonemas entre as estações de Martingança e Batalha, e da estação da Batalha para qualquer das estações da C. P., aplicando-se em ambas as rêdes as mesmas condições e os preços da tarifa especial n.º 6 de g. v. da C. P. que são; \$40 por cada despacho até 20 palavras, incluindo o nome e morada do expedidor e destinatário, e \$20 por cada fracção de 10 palavras além dos 20 primeiros. Estas taxas são sujeitas ao multiplicador 11 em vigor.

# Linhas Portuguesas

**Linha do Norte** — Por portaria de 23 do mês findo foi aprovado o projecto apresentado pela C. P. de ampliação e modificação da estação de Payalvo a fim de ser adoptada ao serviço de segunda via em construção no troço Entroncamento — Chão de Maçãs, modificações que consistem principalmente na ripagem das três linhas de resguardo existentes, constituindo a primeira dessas linhas a nova segunda via.

Pela mesma portaria foi considerada de utilidade pública e urgente uma faixa de terreno ao longo da mesma estação e á esquerda da linha do Norte.

**Linha Urbana** — O Governo aprovou um projecto que lhe foi apresentado pela C. P., da construção de um dormitório na estação de Campolide para maquinistas e mais pessoal do depósito de máquinas de Campolide. O edificio será construido sobre o túnel no novo bairro destinado ao pessoal.

**Linha da Beira Alta** — Foi declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 4.228<sup>m²</sup>, 33 situada entre os quilómetros 144, 294 e 194, 099, 75 da linha da Beira Alta, freguesia de Abrunhosa Velha, concelho de Mangualde.

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,  
agua, gaz, etc.

Tubos  
reaquecedores



Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gaz  
comprimido

Representantes em Portugal e Colonias

**SPECIA, Ltda.**

Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.º — LISBOA

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE  
**MONTBARD-AULNOYE**

22, Rue de l'Arcade — PARIS FRANCE

Telegramas :

Monbacier — PARIS

(Codigo: A. B. C. 5.ª e 6.ª edição)

## Companhia de Madrid a Zaragoza e a Alicante

Temos presente a «Memória apresentada pelo Conselho de Administração desta Companhia à Assembleia Geral de accionistas que se efectuou no mês passado na séde da Companhia em Madrid, e cujo envio agradecemos.

Segundo essa «Memória» as receitas brutas do tráfego em 1926 foram de 301.285.263,54 pesetas que com receitas de armazenagem e outras diversas preveniência atingem o total de 316.410.044,41 pesetas, o

que apresenta um aumento sobre o ano de 1925 de 3.907.291,23 pesetas.

As despesas de exploração atingiram a cifra de 216.765.464 pesetas com um aumento de 1.065.620 pesetas sobre o ano anterior em que foram de 215.699.844.

A receita líquida foi, portanto, de 99.644.580, o que acusa um aumento de cerca de 3 milhões de pesetas.

O coeficiente de exploração baixou de 69,02 a 68,51.

A Assembleia aprovou a proposta do Conselho de distribuir aos occionistas o dividendo de 22 pesetas por acção, livres de impostos, pelo beneficio dos caminhos de ferro, e um outro suplementar de 6,50, pelo produto do patrimónia da Companhia.



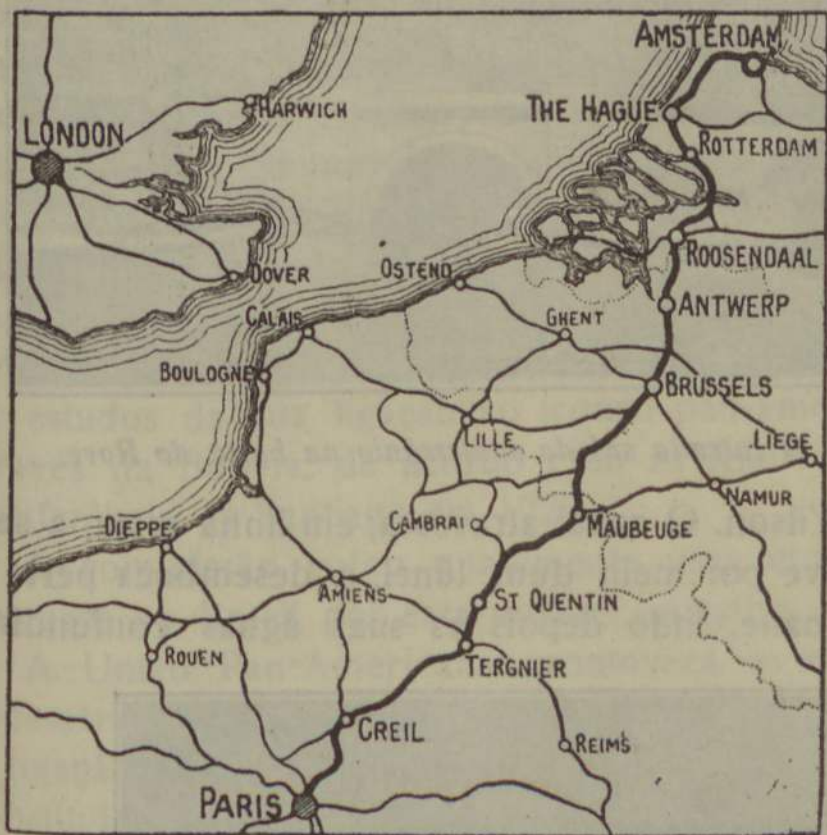
# O expresso "Estrela do Norte"

## O novo comboio de carruagens «Pullman» entre Paris, Bruxelas e Amsterdam

Em 4 de Maio último começou a circular entre Paris, Bruxelas e Amsterdam um novo combóio expresso, constituído apenas por carruagens «Pullman» de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, organizado pelas Companhias dos Wagons-Lits e «Pullman Car».

O novo expresso é formado por seis carruagens "Pullman", quatro 2.<sup>as</sup> classes e duas 1.<sup>as</sup> classes. As 1.<sup>as</sup> classes são semelhantes às do "Seta de Ouro" do "Sud Express", com a diferença de serem exteriormente pintadas de azul e branco.

As 2.<sup>as</sup> classes restaurantes têm 38 lugares e as



*Mapa-itenerário do "Estrela do Norte" Paris-Amsterdam*

outras 51 lugares. As 1<sup>as</sup> classes-restaurantes têm 24 lugares e as outras 32.

À inauguração assistiram os directores das Companhias dos «Wagons-Lits», da «Pullman-Car», da Companhia do Norte da França e de Orleans, da «London & North Eastern Railway» e de muitas outras companhias de caminhos de ferro francesas e inglesas, várias autoridades e grande multidão que aplaudiu com entusiasmo o novo expresso à sua partida.

A chegada a Bruxelas e a Amsterdam também houve grandes manifestações de regozijo.



*Cartaz Anunciador do «Estrela do Norte»*

O serviço diário começou em 15 de Maio com o seguinte horário:

Paris-Norte:	Partida, 12-15.
Bruxelas-Midi:	Chegada, 14-30. Partida, 14-40.
Berchem (Anvers):	Chegada, 15-30. Partida, 15-32.
Roterdam:	Chegada, 17-40. Partida, 17-45.
Haya:	Chegada, 18-07. Partida, 18-10.
Amsterdam:	Chegada, 19-01 Partida, 12-15.
Haya:	Chegada, 13 06. Partida, 13:09.
Roterdam:	Chegada, 13-31. Partida; 13-34.
Bruxelas-Midi:	Chegada, 15-50. Partida, 16-00
Paris-Norte:	Chegada, 19-30.



*O "Estrela do Norte" a chegada à estação Central de Amsterdam.*

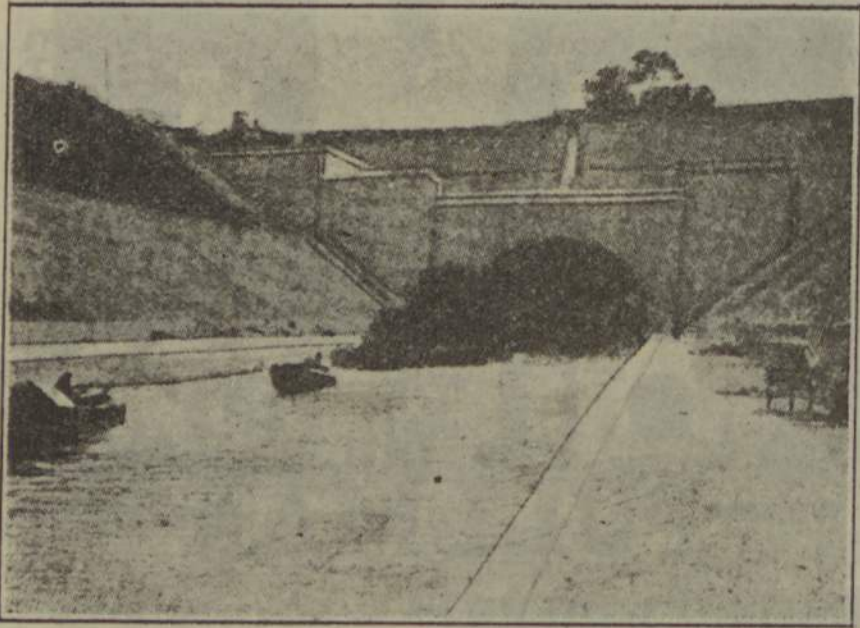


# Uma notável obra de engenharia

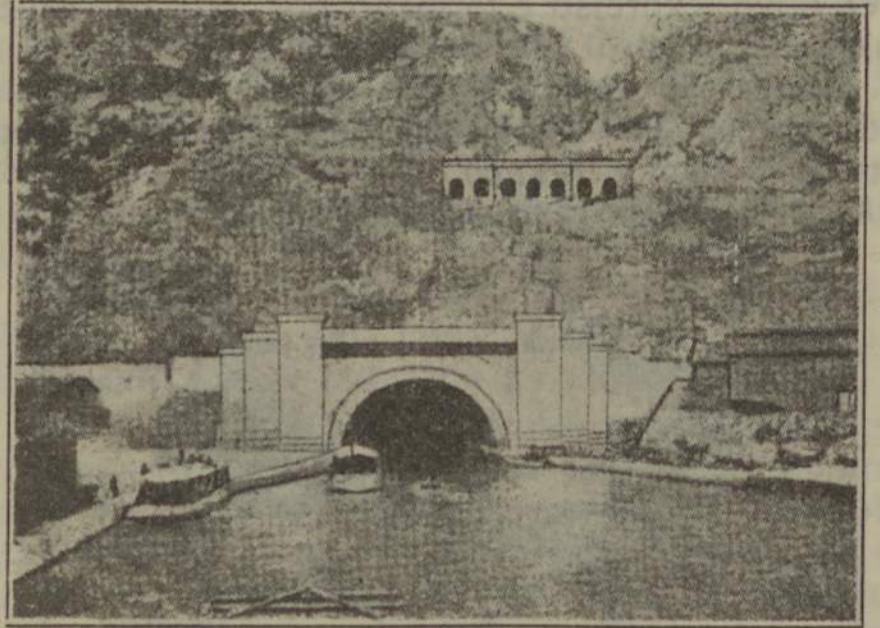
## O canal-túnel de Rove, em Marselha

Inaugurou-se a 25 de Abril último o grande subterrâneo de Rove, a mais importante e mais notável obra do canal de Marselha ao Rhône, que deve estabelecer

O canal de Marselha a Arles tem a extensão total de 82 quilómetros, compreendendo a parte marítima, de uns 5 quilómetros, desde a saída do túnel até o



*A entrada norte do canal*

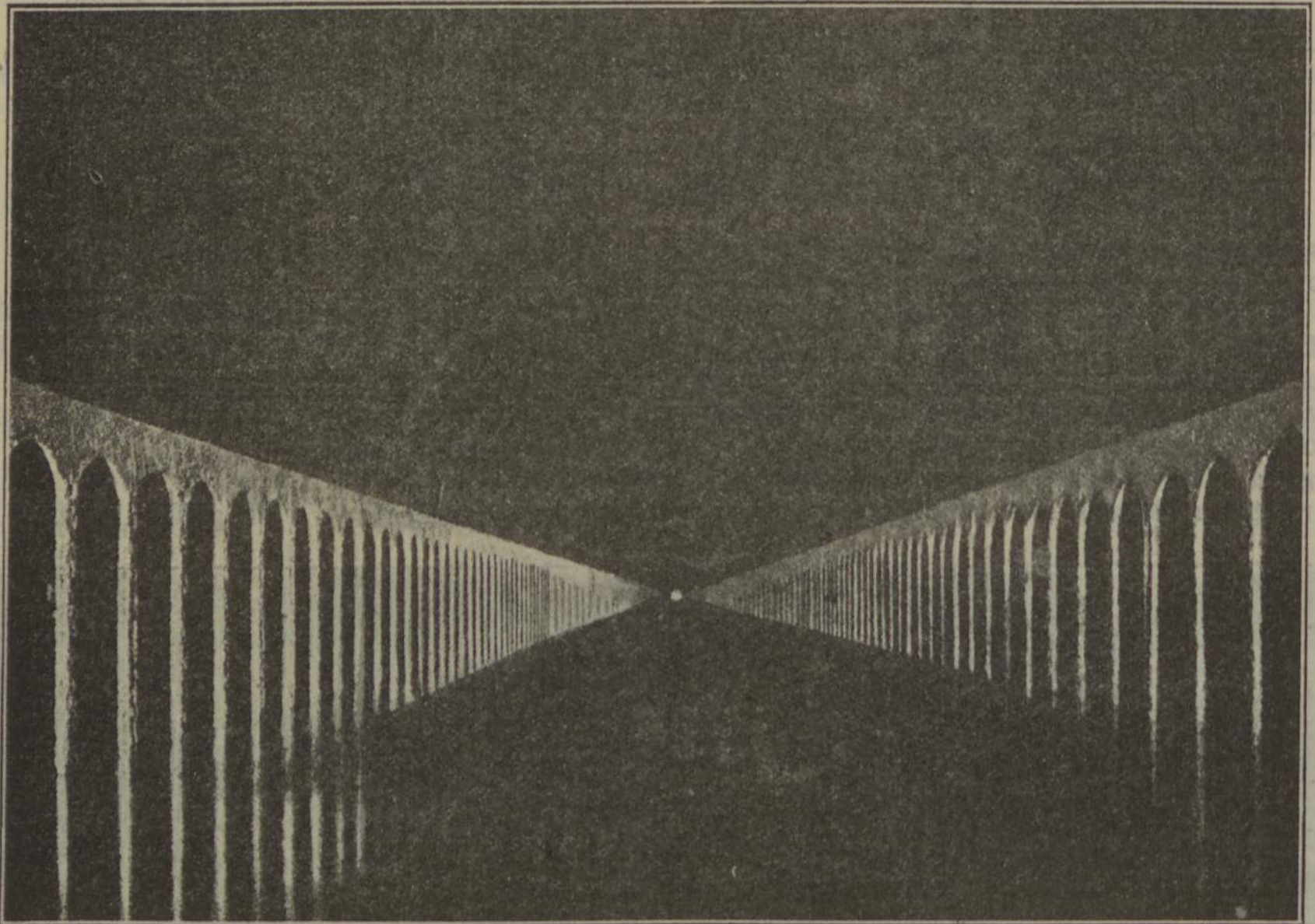


*A entrada sul do subterrâneo na bacia do Rove*

as comunicações por via navegável com o lago de Berre e com o rio.

É uma obra projectada já há muito tempo em con-

cais Wilson. O canal atravessa, em linha recta, a serra de Rove por meio dum túnel, e desemboca perto de Marignane, indo depois as suas águas confundir-se



*Vista do canal subterrâneo de Rove*

seqüência do movimento, que cada vez se avoluma mais do pôrto de Marselha e da necessidade de dar escoamento às mercadorias que por ali transitam do ou para o estrangeiro.

com as do canal de Arles a Bouc. Êste último canal, cuja largura foi aumentada de 14,40 metros para 23, comunica-se com o Rhône, em Arles, por uma abertura de 160 metros de comprimento e 16 metros de largura.



## Caminho de Ferro Pan-Americano

Segundo refere a imprensa americana depois de várias sessões realizadas em Nova York e em Washington, a comissão permanente de Caminhos de Ferro Pan-Americano deliberou modificar o plano primitivo na parte da América do Sul, traçando a linha tronco a léste da cordilheira dos Andes, evitando os planaltos e desenvolvendo-se em nível baixo.

Foram estudados os projectos dos engenheiros Havens e Briand, resolvendo-se que a União Pan-Americana os submeta imediatamente aos países interessados.

O Sr. Tobias Moscoso, combatendo o projecto Briand, fundamentou o traçado entre a Colombia e a Bolivia, contornando a bacia Amazónica através do Equador e do Perú, seguindo a curva do rio Ucayali. Expoz também os estudos feitos ultimamente no Brazil, da ligação do porto Esperança a Corumba e Cochabamba, afim de completar a estrada transcontinental desde os portos do Atlantico de Santos, Rio de Janeiro e Victoria, até aos pontos do Pacífico de Mollendo, Arica e Antofagasta. Mostrou assim que tem prontos os estudos da sua ligação ao tronco pan-americano, através da Bolívia, de acordo com as resoluções da Conferência de Santiago em 1923.

A comissão votou unanimemente uma moção de aplausos ao Brazil por essa notável iniciativa.

A União Pan-Americana promoverá os recursos necessários para os estudos de campos definitivos para a fixação do traçado daquele tronco, assumptos que constituirá ponto importante do programa da próxima Conferência Continental, que se reunirá em Havana, em Janeiro de 1928, prosseguindo até á conclusão da Estrada de Ferro Pan-Americana."



### Engenheiro Vasconcelos Correia

Com sua Ex<sup>ma</sup> esposa, seguiu para Madrid, onde vae tomar parte na conferência ferroviária que ali se realisa, o nosso querido amigo e ilustre engenheiro, vice-presidente da Comissão executiva da C. P., sr. António Vasconcelos Correia. De Madrid seguirá S. Ex<sup>a</sup> para Paris onde tomará parte na 2.<sup>a</sup> Conferência ferroviária.

As dimensões transversais do canal foram determinadas de conformidade com as embarcações que trafegam no Rhôno e que transportam 600 toneladas de mercadorias, tendo 1<sup>m</sup>,75 de calado, 8 metros de largura e cerca de 60 de comprimento. A superfície da secção de ancoragem é de 70 metros quadrados no mínimo, nas marés baixas. Entre Marselha e Berre, e especialmente no subterrâneo, a profundidade foi elevada a 4 metros.

O subterrâneo de Rove, que constitui a obra capi-

## Emissão da Dívida ferroviária espanhola

O Real decreto de 7 de Outubro de 1925, que autorizou a primeira emissão da Dívida ferroviária amortizável do Estado, dispõe que se negoceie por duas vezes: a primeira pela quantia de 300 milhões nominais, dentro do mês de Outubro de 1925, e a segunda por 200 milhões nominais dentro do ano de 1926.

As necessidades da intensa política de construções ferroviárias, exigem, depois do inevitável atraso ocasionado na execução dos planos de obras por uma profunda mudança de regime, arbitrar recursos a fim de ter sempre cobertos com prudente antecipação, as obrigações que o citado plano origina.

Por estas razões o Governo publicou recentemente na "Gaceta de Madrid," um Real decreto que autorize a negociação dos 20 milhões de pesetas que ficaram por negociar dos 500 emitidos, dos quais serão entregues 50 milhões em títulos ao Conselho Superior Ferroviário, devendo negociar com os restantes 150 milhões, na forma indicada pelo Ministério da Fazenda e de acordo em o Conselho Superior Ferroviário.



## Augusto Gonçalo de Oliveira

Mais um ferroviário da «velha guarda» que deixou de pertencer ao número dos vivos. Augusto Gonçalo de Oliveira antigo funcionário da C. P. onde durante largos anos prestou bons serviços, e onde só conquistou amizades, tanto dos superiores como dos que a ele foram subordinados. Ficou sepultado no cemitério de Bellas.

Augusto Gonçalo que faleceu com 65 anos de idade, entrou para a C. P. com 18 anos de idade como praticante de estação, tendo-se sempre distinguido como empregado zeloso e inteligente, passou poucos anos depois para os escritórios onde seguiu a sua carreira até Sub-chefe de Repartição do Serviço do Trafego, categoria em que se reformou em 1921.

Nos ultimos anos empregava a sua actividade num escritório comercial onde, como na C. P., deixa muitas saudades.

A família do saudoso extinto, envia a *Gazeta* os sentidos pezames.

tal, tem 7:266 metros de comprimento, 22 metros de largura e 15,40 metros de altura da abobada ao fundo da água.

Os trabalhos de execução do túnel foram confiados ao engenheiro Léon Chagnaud, depois dum concurso, cujas cláusulas essenciais versaram sobre preços, prazos e meios de execução da obra.

As obras começaram em 1911 e terminaram este ano, estando as despesas calculadas em 135 milhões de francos.



# BRISTOL-CLUB

O MAIS ALEGRE

## DANCING

DE

## LISBOA

*Linhas  
Estrangeiras*

**Linhas brasileiras.** — Segundo o relatório apresentado à assembléa geral dos accionistas da Companhia «Great Western of Brasil Railway», que teve lugar no mês de Maio em Londres, as receitas brutas no ano de 1926, das linhas exploradas por esta companhia, tiveram um aumento de 137:408 libra esterlinas, tendo as despesas aumentado 108:051 libras.

As receitas líquidas tiveram um acréscimo de 29:355 libras e os lucros da companhia elevaram-se a 198:195 libras.

Descontando dêsse lucro o pagamento dos «debentures», ficava um saldo de 75:422 libras. Entretanto, depois de satisfeitos os pagamentos dos alugueis e reembolso dos empréstimos, ficou um débito de 7:472 libras, perfazendo a soma de 165:598 o débito total a ser transferido para o exercício seguinte.

O aumento das receitas da companhia, resultante do desenvolvimento do tráfego, indica o melhoramento da situação económica da região percorrida pelos comboios da Great Western, determinado pela intensificação das culturas e o crescimento da produção exportável.

Diz o relatório que o acôrdo sobre as reclamações da empresa ainda está sendo estudado pelo governo brasileiro.

Termina explicando que, embora tenham sido maiores as rendas, os lucros obtidos não permitem a distribuição de dividendos aos accionistas.

— Realizou-se em Londres a assembléa dos accionistas da «Leopoldina Railway», perante os quais foi lido o relatório do último ano económico.

Os directores recomendam um dividendo de 3,5 por cento, deduzindo o imposto, passando para o novo exercício a quantia de 94:354 esterlinos. À conta de reserva será transferida a quantia de 43:000 libras.

As receitas líquidas elevaram-se a 491:392 libras, compreendendo 73:794 libras, saldo do exercício anterior.

**Linhas suíças.** — Os Caminhos de Ferro Suíços, que exploram uma linha secundária, a linha de Seetal, entre Lucerna e o vale do Aare, a qual funciona há

muito tempo com uma corrente monofásica de 5:500 vólts, mandaram construir ultimamente para esta linha, pela Sociedade Brown Boveri, três locomotivas para mercadorias do tipo C + C, isto é, de dois trucks com três eixos conjugados cada um.

A linha de Seetal será encorporada efectivamente, mais tarde, na rede dos Caminhos de Ferro Suíços, que funcionam com 15:000 vólts e é preciso, pois, que a sua aparelhagem se preste às duas tensões de 5:500 e 15:000 vólts, com frequências igualmente diferentes e corresponda a todas as prescrições relativas à segunda. Por outro lado, tendo em vista a comodidade da conservação e a economia, foram empregados nestas locomotivas os mesmos órgãos, especialmente os mesmos motores que para o tipo de locomotiva de manobra adoptado pela rede federal.

**Linhas norueguesas.** — Os caminhos de ferro do Estado da Noruega reduziram as suas tarifas de transporte em 25 por cento, como incitamento ao desenvolvimento do tráfego, sem receio de prejudicar as receitas.

**Linhas colombianas.** — Deve em breve iniciar-se a construção dum túnel na linha férrea de Antioquia, entre Santiago e Limon, o qual deverá vir a ter a extensão de cerca de 3:500 metros.

Por enquanto e até que o túnel se construa, os carregamentos que são expedidos de Medellin para Puerto Berrio, porto fluvial sobre o rio Magdalena, têm que ser trasladados do caminho de ferro para camiões automóveis, que os conduzem pela estrada num percurso de uns 15 quilómetros até Limon, onde voltam a carregar-se em vagões de caminhos de ferro, onde seguem até o seu destino.

**Linhas venezuelanas.** — A receita total dos caminhos de ferro dos Estados Unidos de Venezuela, segundo os dados oficiais já publicados, foi no ano passado de 71.646:897 bolívares contra 20.473:809 no ano anterior, somando as despesas totais de 13.574:784 bolívares, o que representa um saldo de 8.072:114 bolívares.

**Linhas da Costa Rica.** — As receitas do caminho de ferro do Pacífico em 1926 elevaram-se a 2.233:578 colons, contra 2.132:377 em 1925. Tendo as despesas atingido 1.781:176 colons, o produto líquido foi de 452:401 colons.

Entre as mercadorias que constituem o principal tráfego de pequena velocidade, destacam-se as madeiras, materiais de construção e sal.

**Linhas turcas.** — O governo da Turquia fez um contrato com uma sociedade dinamarquesa para a construção de duas linhas férreas. Todo o material circulante, incluindo as locomotivas, é fornecido por uma fábrica sueca.



### Um antigo pleito entre as Companhias dos Caminhos Ferro Portuguesas e Meridionais e os seus obrigacionistas franceses

Pelo presidente do Tribunal de Primeira Instância de Paris, foi declarada a competência dos tribunais franceses para julgarem o processo intentado pelos obrigacionistas franceses da C. P. e da Companhia dos Meridionais, para lhes serem pagos em francos ou os cupões dos títulos de que são portadores.

Em tempos as Companhias interessadas invocaram a incompetência dos tribunais franceses para resolverem o pleito, e foi em resultado dessa invocação que agora a Justiça francesa se pronunciou.



# Carteira dos Accionistas

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

### Pagamentos dos Coupons de Obrigações privilegiadas de 1.º grau relativos ao ano de 1925

São avisado os portadores dos Coupons das Obrigações de 1.º grau d'esta Companhia, relativos ao ano de 1925, que o seu pagamento, líquido de impostos, se efectuará a partir do próximo dia 1 de Julho de 1927 para o coupon do 1.º semestre de 1925 e a partir do dia 1 de Setembro de 1927 para o Coupon do 2.º Semestre de 1925.

As importancias líquidas a receber são :

#### Coupons n.ºs 63 e 64 das Obrigações de 3 % e 4 % :

		Em França	Em Portugal
Coupon de 3 % .....	N.º 63	Frs. 5,58	Frs. 5,86
	N.º 64	Frs. 6,60	Frs. 6,43
Coupon de 4 % .....	N.º 63	Frs. 7,44	Frs. 7,82
	N.º 64	Frs. 8,80	Frs. 8,58

#### Coupons n.ºs 60 e 61 das Obrigações de 3 % privilegiadas Beira Baixa; e n.ºs 59 e 60 das Obrigações de 4 1/2 % :

Coupons de 3 % .....	N.º 60	.....	Frs. 6,43
	N.º 61	.....	Frs. 6,43
Coupon de 4 1/2 % .....	N.º 59	Serie 1 a 8504	Frs. 9,65
		Serie 8505 a 11468	Frs. 9,09
	N.º 60	Serie 1 a 8504	Frs. 9,65
		Serie 8505 a 11468	Frs. 9,09

O pagamento dos Coupons das Obrigações de 3 % privilegiadas Beira Baixa e 4 1/2 % de 1.º grau, **sómente se efectua em Portugal**, em Escudos ao cambio do dia ou em Francos por cheque sobre Paris, á escolha do portador; em qualquer dos casos torna-se necessário que os seus portadores os façam acompanhar d'uma declaração cuja formula lhes será fornecida na sede da Companhia.

Os pagamentos em Lisboa, fazem-se na sede da Companhia, Estação do Roçio, todos os dias uteis desde as 11 ás 13 e das 14 1/2 ás 15 1/2 horas.

Os pagamentos em França, são feitos pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios que serão publicados n'aquelle país.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Lisboa, 17 de Junho de 1927.

O Presidente do Conselho de Administração  
*Ruy Ennes Ulrich*

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonyma—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Assembléa geral Ordinária dos Snrs. Accionistas

### 2.ª CONVOCAÇÃO

Não se tendo reunido capital suficiente para se realizar a reunião da Assembléa Geral Ordinaria convocada para hoje, 28 de Junho, em harmonia com o Art.º 34.º dos Estatutos são novamente convocados os Snrs. Accionistas a reunir em Assembléa Geral Ordinaria, no dia 14 de Ju-

nho próximo, pelas 15 horas, na séde d'esta Companhia, Estação do Roçio. Nos termos do citado Art.º dos Estatutos e dos Art.º 184.º do Codigo Commercial esta Assembléa Ordinaria poderá constituir-se e delibrar validamente qualquer que seja o numero de Accionistas presentes ou representados, bem como qualquer que seja o quantitativo do capital representado.

A Ordem do Dia para esta Assembléa é a mesma que tinha sido originariamente indicada para a primeira convocação, isto é :

#### ORDEM DO DIA

1.º—Conhecimento das contas respectivas ao Exercicio de 1926, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, e votação sobre essas contas;

2.º —Apreciação de quaesquer propostas dos Snrs. Accionistas, apresentadas segundo a parte final do Art.º 38.º dos Estatutos ;

3.º — Eleição de dois Vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art.º 13.º dos mesmos Estatutos ; podendo haver reeleição, segundo o mesmo Art.º ;

4.º — Eleição de dois Vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art.º 24.º dos ditos Estatutos ; podendo haver reeleição, segundo o referido Art.º

Os documentos legaes estão patentes na Contabilidade Central da Companhia.

Os bilhetes de admissão á Assembléa Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções ao portador.

Lisboa, 28 de Junho de 1927.

O Presidente da Meza da Assembléa Geral

*Carlos Ary Gonçalves dos Santos*



## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

### SERVIÇO DE SAÚDE

#### CONCURSO PARA ENFERMEIROS DE 3.ª

Perante o Serviço de Saúde d'esta Companhia está aberto concurso por 30 dias, a contar da data do presente anuncio, para o preenchimento das vagas que se derem, durante um ano, no quadro de enfermeiros de 3.ª classe, com o vencimento de Escudos 165\$00, casa de residência ou respectivo abono (até 50\$00) e subvenção temporaria de Escudos 426\$00 mensalmente.

Os candidatos deverão apresentar documentos autenticos de aprovação no curso completo de enfermagem, passado por qualquer escola do paiz, ou estrangeira equivalente, e quaisquer outros comprovativos das suas habilitações, certidão de idade em que provem ter menos de 30 anos e certificado de registo criminal.

Depois de julgados aptos pela Junta Médica, serão sujeitos á uma prova pratica e teorica, na Séde do Serviço de Saúde, para a sua classificação em mérito absoluto e relativo.

A nomeação será tornada definitiva, findos seis mezes de serviço efectivo com boas informações ; passados dois anos de bom serviço começarão a vencer as respectivas diuturnidades. As promoções fazem-se por vagas nas classes immediatas ou por exame.

Todos os outros esclarecimentos que os candidatos desejem obter serão prestados na séde do Serviço de Saúde, em Santa Apollonia, todos os dias úteis, das 10 ás 13 e das 14 1/2 ás 17 1/2 horas.

Lisboa, 22 de Junho de 1927.

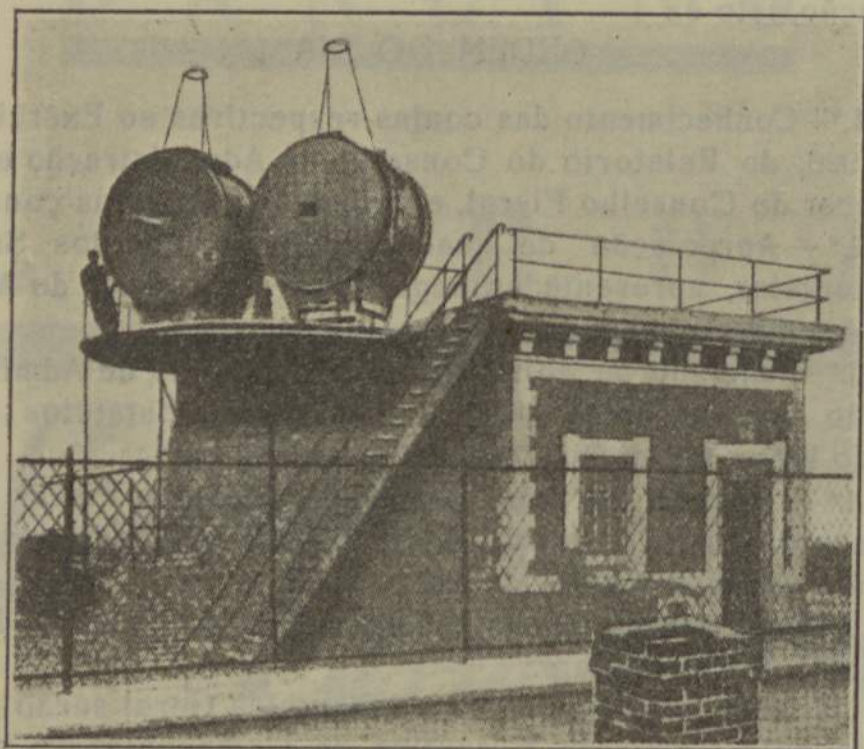
O Director Geral da Companhia

*Ferreira de Mesquita*



# Um farol de aviação de longo alcance

Inaugurou-se recentemente no monte Valerien, em Suresnes, França, um farol de aviação de considerável poder e cujo alcance é, sem dúvida, o maior entre todos quantos existem. Este farol é constituído por dois



*O farol de aviação de longo alcance do monte Valerien*

projectores montados sobre uma plataforma rotativa, acionada por um motor eléctrico, colocado na base da construção.

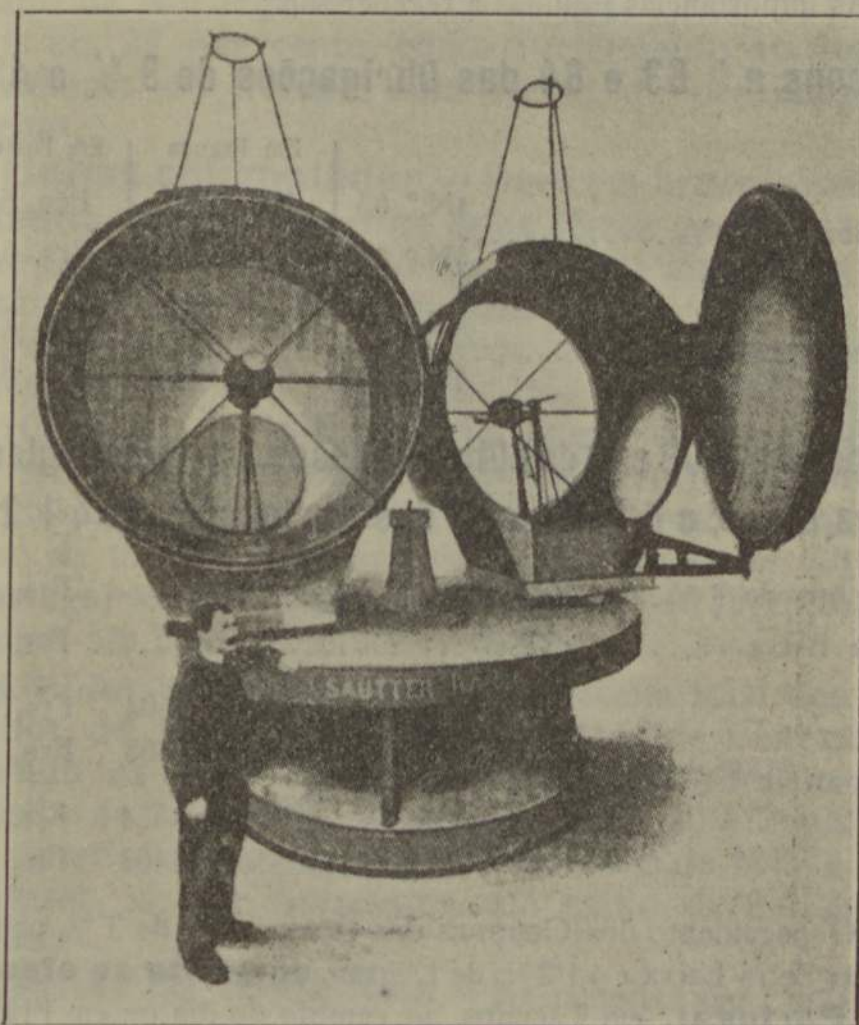
O aparelho pode ser dividido em peças que não excedam o «gabarit» dos caminhos de ferro e cujo peso é relativamente diminuto: a mobilidade do conjunto é, pelo menos igual à do material de artilharia pesada.

Este farol foi construído segundo uma planta dos Serviços de Aviação Militar, apresentado aos Estabelecimentos Sautter-Harlé, em 1917, quando se tratava de estabelecer faróis tão poderosos quanto fôsse possível.

Nesta época os estabelecimentos Sautter-Harlé já tinham começado a construção de projectores de dois

metros de diâmetro, utilizando arcos eléctricos de 300 amperes.

Os dois projectores, identicos, são fixados na plataforma em pontos diametralmente opostos; são móveis, em torno dum eixo vertical que passa pelo centro de gravidade, mas um fixado numa posição definida, quando se monta o aparelho, enquanto que o outro pode, ao contrário, girar e ocupar cinco posições diferentes, dando ao ângulo horizontal dos dois fechos de luz os valores de 180°, 120°, 90°, 72° e 60°. Um ferrolho manobrado com um pedal imobiliza este projector na posição desejada.



*Aparelho do farol do monte Valerien*

## A Companhia do Norte de Espanha no Exercício de 1926

Segundo a *Memória* do Conselho de Administração desta Companhia, apurado na Assembleia Geral de 21 de Maio último, os resultados da exploração no ano de 1926 foram pouco mais favoráveis do que no ano anterior, pois que embora tenha havido um aumento de uns três milhões e meio de pesetas, essa importante melhoria foi quasi toda absorvida com as despesas feitas com as pensões ao pessoal e ainda mais pela diferença entre essas despesas e as importâncias que tinha recebido adeantadamente do Estado para esse fim.

As receitas atingiram um aumento de 8.483:992,37 para o qual concorreram em primeiro lugar os transportes em pequena velocidade.

As despesas também aumentaram 5.028:798,60 pesetas mais do que em 1925, devido principalmente às despesas de Via e Obras, que em parte foram compensadas por uma redução nas despesas de Administração e Direção.

As receitas do tráfego atingiram a soma de pesetas 340.361:750, que apresenta uma diferença para

mais sobre a do ano anterior de 8.498:302,69 pesetas para a qual o tráfego de pequena velocidade contribuiu com 6.637:245,17.

As despesas de exploração elevaram-se a pesetas 216.469:602,48 mais 5.028:798,60 pesetas do que em 1925.

A diferença entre receitas é pois de 124.230:270,17 pesetas. Desta importância tem de se reduzir a soma que a Companhia, com os seus recursos, abonou para pensões pagas ao pessoal e que atinge 5.004:589,19 pesetas, com um aumento de 852.975,14 sobre as pagas em 1925; deste resultado de 119.225,19 pontos ha que deduzir as quantias pagas ao pessoal por conta do Estado, além dos que este adiantou para aquele fim e que se elevavam a 24.339:089,29 pesetas, do que resulta o producto liquido definitivo de pesetas 94.886:491,69.

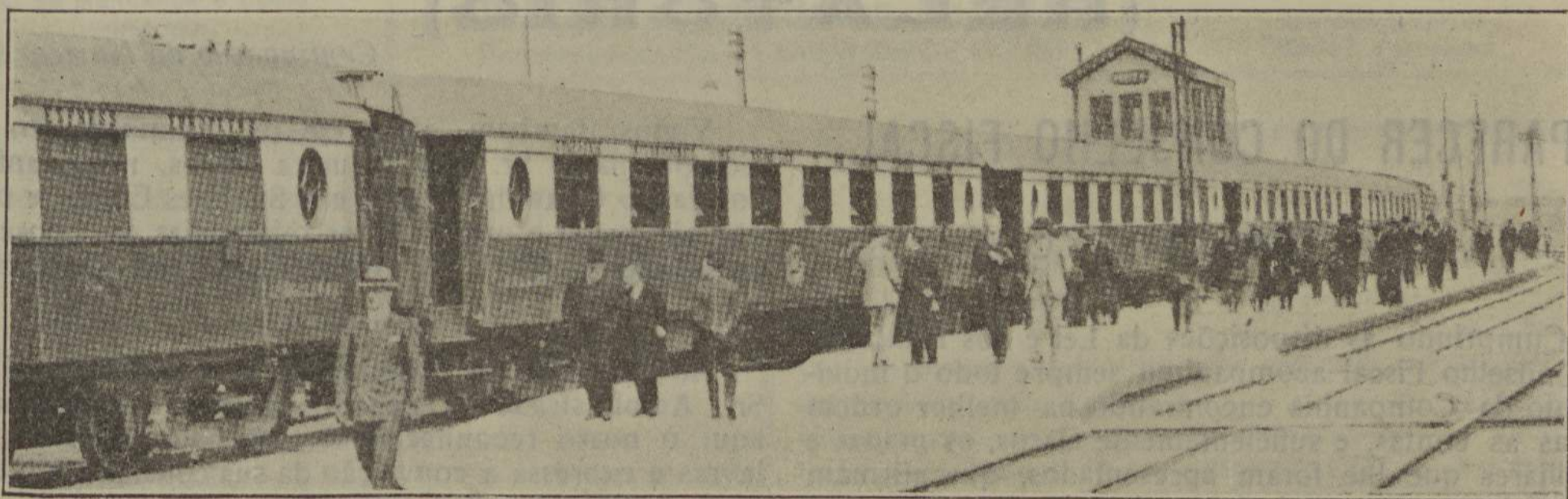
A Assembleia aprovou a proposta do pagamento do dividendo de 28,50 pesetas por acção.

A quantia a distribuir será de 14.706:000 pesetas, passando a conta nova o remanescente na importância de 6.936:988,10, depois de retirados os impostos.



# O novo expresso "Pullman"

## Londres-Vichy



O comboio expresso inaugural Londres-Vichy

Foi inaugurado em 16 de Maio último e circulará durante a estação calmosa até 1 de Outubro próximo futuro um comboio expresso constituído unicamente por carruagens de 1.<sup>a</sup> classe "Pullman" que, partindo de Londres para Folkestone liga neste porto com o serviço marítimo para Bolonha de onde segue por Paris até Vichy sem trasbordo.

Este comboio que é o segundo que se organiza em França só com as luxuosas carruagens "Pullman" oferece todos os confortos modernos aos passageiros.

À inauguração deste serviço assistiram os directores da Companhia Internacional dos Wagons Lits, da Companhia do P. L. M. e da «London and Southern Railway», e grande número de funcionários superiores dessas companhias, muitos dos quais seguiram no comboio até Vichy.

O comboio que era composto de oito carruagens partiu de Bolonha às 10 horas e 10 minutos, tendo passado em Montargis e Nevers, chegando a Vichy às 15-30, tendo portanto feito o trajecto de 336 quilómetros em 5 horas e 20 minutos.

Em Vichy foram os passageiros convidados a visitar o Estabelecimento Termal, o Sputiny Chale de Vichy e o Celestines Park, onde tiverem ocasião de provar a famosa água Vichy.

No «Grande Casino de Vichy foi-lhes oferecido um lauto banquete onde se trocaram afectuosos brindes, findo o qual foram assistir ao espectáculo de gala, comemorativo da inauguração de tão útil melhoramento, realizado no Casino Theatre.

O horário do novo expresso é o seguinte:

	horas
LONDRES (Victoria) . . . . .	Part. — 9-00
Folkestone . . . . .	Cheg. — 10-40
Bolonha (Pie ) . . . . .	Part. — 13-00
PARIS (Norte) . . . . .	Cheg. — 16-05
	Part. — 16-20
Montargis . . . . .	Cheg. — 19-12
	Part. — 19-15
Nevers . . . . .	Cheg. — 21-01
	Part. — 21-08
St. Germain des Fossés . . . . .	Cheg. — 22-36
	Part. — 22-37
VICHY . . . . .	Cheg. — 22-50
	horas
VICHY . . . . .	Part. — 9-00
St. Germain des Fossés . . . . .	Cheg. — 9-13
	Part. — 9-13
Nevers . . . . .	Cheg. — 10-44
	Part. — 10-52
Montargis . . . . .	Cheg. — 12-42
	Part. — 12-45
Paris (Norte) . . . . .	Cheg. — 15-35
	Part. — 16-00
Bolonha (Pier) . . . . .	Cheg. — 18-50
Folkestone . . . . .	Part. — 21-05
LONDON (Victoria) . . . . .	Cheg. — 21-50



Itinerario do expresso  
Londres-Vichy



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA

## BEIRA ALTA

### (RELATORIO)

Continuação do Numero 948

#### PARECER DO CONSELHO FISCAL

SENHORES ACCIONISTAS:

Cumprindo as disposições da Lei e dos Estatutos, o Conselho Fiscal acompanhou sempre todo o movimento da Companhia encontrando na melhor ordem todas as contas, e suficientemente claros, os mapas e auxiliares que lhe foram apresentados, que afirmam a perfeição com que é elaborada a escripta.

O Relatorio do Conselho d'Administração e as cifras n'ele indicadas, comparativamente, mostram bem como continua sendo inteligentemente orientada a gerencia d'esta Companhia que, deste modo, viu augmentar as suas receitas durante o anno de 1922 de Esc. 672.115\$52.9, não tendo sido indifferente para este augmento, a receita proveniente da creação de novos comboios tramways, que trouxeram á nossa linha um animado movimento de passageiros. Taes resultados não podiam deixar de reflectir-se nos productos liquidados da exploração da Companhia, e assim, após o interregno de 12 anos, vae de novo efectivar-se o pagamento parcial do coupon das obrigações do 2.º grau.

Esta vantagem dada ao Srs. obrigacionistas, a par dos elevados encargos que continuam a pesar sobre as empresas ferroviarias, dá bem a ideia da fórma elevada e criteriosa que o Conselho de Administração tem das suas responsabilidades.

As palavras que o Conselho d'Administração dirige á memoria do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Henrique Burnay (Conde de Burnay) que representava o Banco Burnay junto do Conselho d'Administração, nos associamos comovidamente, pois não podemos deixar de sentir, com saudade, a falta de colaboração de pessoa, tão elegante no trato, como de real valor na administração dos negocios d'esta Companhia, que lhe ficou devendo notaveis serviços.

Vimos, tambem, afastar-se da Administração da Companhia, o Sr. João Sequeira Nunes, nosso antigo colega no Conselho Fiscal, e o Sr. Jules Empis, e porque são justas e merecidas as referencias do Conselho de Administração, a ela gostosamente nos associamos.

Ao Conselho de Administração e em especial ao Sr. Administrador Delegado, deixamos consignado aqui o nosso reconhecimento pelas suas amaveis palavras e expressa a convicção da sua constante e intelligente dedicação pela Companhia.

Em conclusão somos de parecer:

1.º — Que aproveis o Relatorio, Contas, Balanço, e mais actos do Conselho de Administração do exercicio de 1926.

2.º Que deis um voto de louvor ao Conselho de Administração, Comité de Paris e Administrador Delegado, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Luiz Ferreira da Silva Viana, pela intelligente dedicação prestada á Companhia.

3.º — Que seja lançado na acta um voto de profundo sentimento pela dolorosa perda do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Henrique Burnay (Conde de Burnay).

4.º — Que de harmonia com o que está fixado nos artigos 22.º, 23.º e 34.º dos estatutos, procedais á eleição dos representantes do Conselho de Administração para o provimento definitivo das vagas existentes e para a substituição do administrador, Banco Burnay, que termina agora o seu mandato, e de 3 membros efectivos e 2 suplentes para o Conselho Fiscal.

Lisboa, 27 de Abril de 1927.

O CONSELHO FISCAL

*D. Eugenio de Mendia* (Marquez de Mendia)

*Pedro de Gusmão*

*Mario Tavares de Carvalho*

#### Companhia do Caminho de ferro de Benguela

Temos presente o Relatório e Contas da gerencia em 1926 do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, pelo qual se verifica que houve uma sensivel melhoria de situação no último exercicio.

As receitas que em 1925 foram de 21.931.615\$98, atingiram em 1926, 24.800.168\$52, ou seja mais 2.868.552\$54, devendo-se este aumento quasi todo ao tráfego de mercadorias.

As despesas apenas excederam ás do ano anterior em 1.118.197\$16.

E isto apezar das grandes inundações de Março e Abril no distritos de Benguela que acarretaram grandes prejuizos e atrasaram os trabalhos de construção. No entanto nos fins de Março estavam assentes 967 quilómetros, estando as terraplanagens concluídas até ao quilómetro 1.060.

Se as pesquisas dos jazigos carboniferos, que foi concedido á Companhia por um diploma do Alto Comissário, deram bons resultados, devem acarretar uma importante riqueza não só para a Companhia como para toda a Colónia.

A comissão de obrigações da série F. na importância de £ 1.200.000 foi feita em condições vantajosas para a Companhia.