

50.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1961

Número 1759

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonía / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20168 - LISBOA

## HENSCHEL

### LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

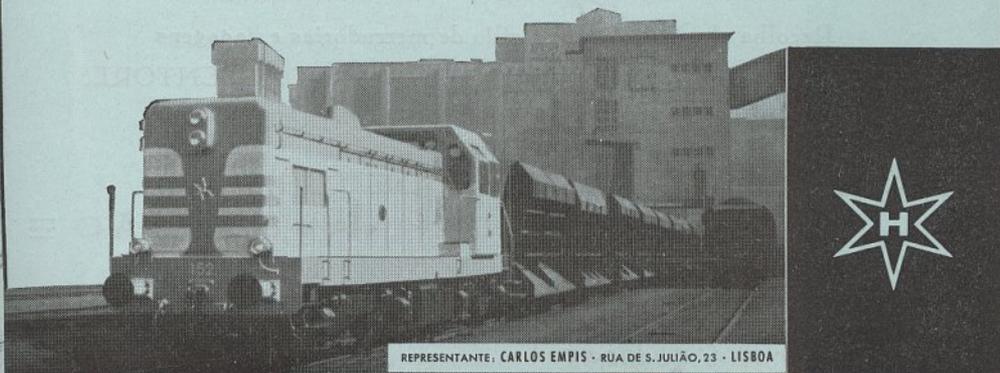
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica - 2 motores - 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor - 1425 H P

HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor - 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

## HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



**ELECTRO DECORADORA, L.<sup>DA</sup>**

**FABRICANTES**

••

**LUSTRES**

**Antigos e modernos**

••

**APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS**

••

**RESTAUROS E MODIFICAÇÕES**

••

**Avenida João XXI, 4-E**

**TELEFONE 72 7195**

**LISBOA**

**Empresa Geral de Transportes**

**S. A. R. L.**

**SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO  
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

**Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens**

**SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES  
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS**

**≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO**

**AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡**

**LISBOA-2**

**Rua do Arsenal, 124 e 146**

**Telef. 32 151/54 e 32 161/64**

**PORTO**

**26, Rua Mouzinho da Silveira, 30**

**Telef. P. P. C. 28 475/79**

**End. Teleg.: TRANSPORTES**

DEPÓSITO LEGAL  
- O. ABR. 1961

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luis, Estados Unidos, 1904

# 1759



## 1 — ABRIL — 1961



## ANO LXXIV



### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

# A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BOAL  
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA  
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA  
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

## DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

## REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO  
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS DE BRITO LEAL

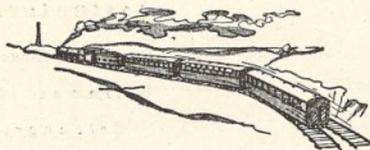
## COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



# S U M Á R I O

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique . . .	35
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro .	37
Liga dos Antigos Combatentes da Grande Guerra . . . . .	41
Parte Oficial . . . . .	45



# Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

## Números expressivos do Relatório de 1959

O sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, ilustre Director dos Serviços e Administrador-Delegado dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, ao submeter à apreciação do sr. Governador-Geral daquela nossa Província o Relatório referente ao ano de 1959, começa por informar que as receitas, naquele ano, ultrapassaram todos os máximos anteriores, pois que o total das receitas cobradas e consignadas à Administração somaram 1.009.273 contos, representando um aumento de 10.837 em relação ao ano anterior, e de 58.033 em relação a 1957. No tocante a despesas de exploração, atingiram estas a importância de 671.638 contos, o que representa um aumento de 101.366, em relação a 1958, e de 143.223, em relação a 1957. O aumento da despesa — esclarece o sr. Eng.º Brazão de Freitas — é devido, na sua maior parte, à remodelação dos vencimentos resultantes da integração dos Quadros da Administração no Estatuto dos Funcionários Ultramarinos.

Os números respeitantes tanto ao tráfego de mercadorias como ao movimento de passageiros são também de grande interesse. Vejamos: O volume de tráfego de mercadorias transportado em caminho de ferro diminuiu ligeiramente em relação aos dois anos anteriores, tendo aumentado o transportado na camionagem automóvel. Os números seguintes falam expressivamente: no caminho de ferro transportaram-se 5.653.260 toneladas, representando uma diminuição de 263.681, em relação a 1958, e de 82.815, em relação a 1957. Esta

baixa foi provocada pela quebra de exportação de carvão da África do Sul. Na camionagem automóvel transportaram-se 350.974 toneladas, o que representa um aumento de 58.921 em relação a 1958, e de 68.840, em relação a 1957.

O número de passageiros transportados, tanto em caminho de ferro como na camionagem automóvel, ultrapassou todos os máximos anteriores, pois o número foi de 1.831.452, em comparação com 1.757.827 em 1958 e com 1.538.413 em 1957, no caminho de ferro, e de 1.274.667, em comparação com 1.273.844 em 1958 e 1.145.712, em 1957, na camionagem automóvel.

No volume de carga manuseada nos portos confiados à Administração, que foi de 9.199.459 toneladas «porto», registou-se uma diminuição de 141.323 em relação ao ano anterior, e de 380.799, em relação a 1957. A diminuição foi motivada pela quebra na exportação de carvão pelo porto de Lourenço Marques, que sofreu uma diminuição de 450.812 toneladas em relação a 1958 e de 268.156 em relação a 1957 nesta espécie de tráfego.

A Administração continuou em 1959 a melhorar as condições de exploração de todos os seus sectores para poder aumentar a sua capacidade de trabalho e segurança.

Com a construção de novas linhas, novas obras, apetrechamento dos portos, estudos, aquisições e melhoramentos introduzidos nas obras já existentes, custeados pelos diversos Fundos da Administração, gastou-se, no ano em referência, a importância de 293.847 contos.

A Administração pagou também de amortização e juros dos Empréstimos e Suprimentos a importância de 114.394, em comparação com 105.545 no ano anterior, e com 99.813 em 1957. Somando estas importâncias às despesas de exploração acima referidas, conclui-se que a importância total gasta pela Administração em 1959 foi de 1.079.879 contos, em comparação com 1.072.030 em 1958, e com 940.224 em 1957. Neste ponto, o sr. Eng.º Brazão de Freitas faz o seguinte esclarecimento:

«Verifica-se pelos números acima indicados que apesar de ter entrado mais numerário nos cofres da Administração, a situação financeira não é tão desafogada como à primeira vista parece, bastando ver que o Fundo de Renovação que tanto é necessário ter em consideração para manter em bom estado os elementos de trabalho, encontra-se com uma diferença para menos entre os valores das depreciações e as contribuições, na importância de 295.934 contos, diferença que tem tendência para aumentar se não se contribuir anualmente com muitos milhares de contos, além da contribuição normal, pois esta é calculada sobre o preço do custo, e o preço das novas unidades a adquirir é, em muitos casos, superior em 200 e 300 por cento do seu custo no período anterior à guerra — 1938 — e também por virtude dos grandes investimentos que se têm estado a fazer no Estabelecimento, o que origina mais valor das depreciações».

O Relatório acrescenta que além destas razões, há ainda necessidade de não só aumentar e melhorar as instalações, como também de adquirir material de tracção, circulante, automóvel, equipamento portuário, de via, etc., para não se perder a eficiência dos serviços da Administração, conquistada ao fim de 31 anos e sobejamente demonstrada pelo grande aumento de capital registado desde a unificação ferroviária.

\* \* \*

O Relatório do Caminho de Ferro da

Beira, referente também a 1959 e assinado pelo sr. Engenheiro Director da Exploração, Fernando Augusto Soares Seixas, contém números igualmente bastante expressivos, como vamos verificar.

Durante o ano de 1959 foram transportadas 2 769 372 toneladas de mercadorias, quando o máximo anterior era obtido em 1958 com 2 780 781 toneladas. Desta tonelagem, 322 621 foram transportados em serviço interno e percorreram 32 652 175 kms. e 2 446 751 toneladas foram transportadas em serviço combinado, tendo percorrido 668 635 205 kms. As receitas de tráfego de mercadorias foram de 10.237.165\$10 em serviço interno e de 301.391.061\$73 em serviço combinado. Quanto ao tráfego de passageiros houve uma diminuição do número de passageiros transportados em relação ao ano anterior, pois em serviço interno transportaram-se 85 705 passageiros contra 89 691 em 1958 e em serviço combinado 185 943 contra 204 994 em 1958.

As receitas de exploração do caminho de ferro da Beira foram de 332.751.828\$17, ou seja um aumento de 12,70% sobre a previsão calculada de Esc. 295.000.000\$00. A despesa foi de 178.988.513\$05, ou seja menos 10,61% da despesa prevista, que era de 189.436.572\$70 depois de efectuados os orçamentos suplementares.

As condições de exploração do caminho de ferro da Beira continuam a ser melhoradas, com o duplo objectivo de aumentar a sua capacidade de segurança e de preparar o pessoal para um mais perfeito rendimento.

De entre as obras mais importantes é de destacar o prosseguimento da construção de oficinas gerais, a construção de variantes e de novas estações, a renovação do material de via.

Entre os acontecimentos mais importantes a que o Relatório da Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique dá maior relevo, figura a visita, em 1959, do sr. Ministro do Ultramar a Lourenço Marques, à Beira e à Ilha de Moçambique.

# Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

## Os principais tópicos da reunião de Bruxelas

A Comissão permanente da Associação do Congresso dos Caminhos de Ferro efectuou em Bruxelas, de 27 a 29 de Junho de 1960, uma reunião extraordinária particularmente importante. O texto integral das questões ali tratadas foi publicado recentemente no Boletim da U. I. C.. É desse texto que extraímos os tópicos principais seguintes:

### Vias e trabalhos

*Questão I — As repercussões da tracção eléctrica nos circuitos de sinalização e das telecomunicações. Meios de evitar as interferências a fim de garantir a segurança e de manter o bom funcionamento das comunicações.*

A questão das interferências entre as linhas de contacto e os circuitos de telecomunicações (que normalmente são produzidas pela indução magnética e medidas por tensões de indução) foi submetida ao cálculo por várias Administrações.

Certos elementos que devem entrar em linha de conta estão ainda sujeitos à discussão, tais como o valor das correntes de carga normal ou de curto circuito e a resistência do solo. Este último factor é muito importante e foi objecto até aqui apenas de um pequeno número de medidas sistemáticas.

É de desejar que se possam efectuar medidas ao longo das linhas de alta tensão, susceptíveis de exercer efeitos de indução.

Em certos casos de electrificação com corrente alternada, o emprego de transformadores que aumentam a voltagem permite reduzir a intensidade da corrente no solo à custa de perdas de energia na corrente de tracção. Esta solução, porém, é bastante custosa.

Quando a electrificação é em corrente contínua, algumas Administrações limitam o número de conexões entre os suportes das catenárias e os carris, de maneira a reduzir os efeitos da corrente de tracção nos circuitos de via de dois carris, a permitir uma detecção de fragmentos de carris e a reduzir a corrosão dos cabos e condutores metálicos colocados no solo.

Adoptaram-se igualmente medidas concernentes aos *efeitos do écran* que resultam da presença de massas metálicas (condutores eléctricos, estru-

turas metálicas) na proximidade dos circuitos de telecomunicações e de sinalização.

Entre as precauções tomadas com o fim de limitar as interferências nas linhas aéreas de telecomunicações estabelecidas ao longo das vias, podem citar-se: a supressão dos retornos pelo solo, o estabelecimento das linhas tão longe quanto possível das vias e, sobretudo, a transposição dos condutores.

Adopta-se geralmente para os cabos de comunicação ou telecomunicação o processo de os enterrar ou de os colocar entre pedras. Os cabos, em princípio, de guarnições metálicas, são envolvidos numa camada de chumbo e muitas vezes por fios de aço. Os fios condutores são isolados com papel seco ou com papel impregnado. O uso de cabos sem revestimento metálico com condutores isolados e matéria plástica e uma camada de cloreto de polyvinyla ou de borracha sintética, está ainda pouco espalhado.

Tomaram-se precauções para limitar as tensões longitudinais induzidas grandemente ao lado das tensões de ensaio de rigidez e a interrupção habitual de circuitos.

Com efeito, graças às precauções tomadas, as perturbações verificadas são muito reduzidas.

A medida mais eficaz contra o perigo de *corrosão electrolítica* (no caso das electrificações em corrente contínua) consiste tanto quanto possível na resistência eléctrica da via e em efectuar um isolamento o melhor possível entre os carris e o solo.

No que diz respeito ao funcionamento dos *circuitos de via*, os problemas diferem conforme se trata de electrificação por corrente contínua ou por corrente alternada. As montagens são, porém, concebidas de maneira a garantir a segurança, mesmo nos casos de anomalias na rede de tracção.

No caso de *electrificação de corrente contínua*, utilizam-se os seguintes tipos de circuitos de via:

— alimentação de corrente alterna com frequência industrial com utilização de «relés» de indutores ou transformadores de corrente alternada numa corrente de um só sentido,

— alimentação de corrente alternada com frequências audíveis, ou mais elevadas podendo atingir 20 000 Hz, ou em impulsões mais elevadas,

com utilização de «relés» apropriados a corrente contínua,

— para os circuitos muito curtos, alimentação em corrente contínua.

Os seguintes tipos de circuitos de via são utilizados no caso de a electrificação ser de *corrente alternada*:

— alimentação por corrente alternada de 42, 75 e 100 Hz para a tracção de 16 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> e de 83,3 Hz para a tracção a 50 Hz com utilização de uma distribuição polifásica e de «relé» de indução com dois elementos polifásicos,

— alimentação com corrente alternada com frequências audíveis ou mais elevadas podendo atingir 20 000 Hz ou com impulsões de tensão elevada obtidas por meio de equipamentos electrónicos, com utilização de «relés» apropriados de corrente contínua,

— circuito de via de correntes rectificadas, fazendo uso de «relé» rectificador ou desrectificadores,

— alimentação por corrente contínua com utilização de «relés» de corrente contínua de características especiais (por exemplo, anéis ou enrolamento de curto-circuito) ligados em série com elementos indutivos constituindo uma resistência elevada para a frequência da corrente de tracção.

As frequências de tensões de alimentação são escolhidas de maneira a afastarem-se da frequência das correntes de tracção e das suas harmónicas mais importantes.

As disposições adoptadas para evitar as perturbações que possam provir de uma interferência da corrente de tracção nos circuitos de via, consistem numa escolha judiciosa do modo e da tensão de alimentação, bem como do tipo do equipamento.

Em particular, quando se faz o emprego de «relés» de corrente contínua, deve-se ter cuidado em verificar se são insensíveis às tensões de indução às quais estão expostas.

### Exploração

*Questão 3 — Transportes em vagões de veículos automóveis e de camiões carregados de mercadorias.*

*Questões postas para este género de transportes:*

— *Papel atribuído aos transportadores por estrada.*

— *Tarifas a aplicar.*

— *Características dos materiais de caminho de ferro a empregar.*

— *Instalações de carga e descarga.*

— *Emprego de vagões isolados ou de composições de vagões, ou de comboios completos para este género de transportes.*

— *Resultados já obtidos e possibilidades de extensão deste género de transportes.*

As Administrações creem em geral que o transporte por via férrea dos veículos automóveis carregados de mercadorias apresenta um grande interesse para o tráfego do caminho de ferro. Esse transporte constitui uma excelente solução do porta a porta e permite manter ou reconduzir ao caminho de ferro o tráfego de longa distância ao mesmo tempo que tem como resultado o descongestionamento das estradas.

Para a execução deste serviço, utilizam-se duas fórmulas:

a) Serviço assegurado desde o ponto de partida até o termo do percurso sob a responsabilidade do caminho de ferro;

b) Serviço assegurado pelos transportadores por estrada que confiam o veículo ao caminho de ferro para o percurso sobre carril.

A primeira fórmula apresenta o interesse de dar ao caminho de ferro o domínio total do transporte e de lhe assegurar o contacto directo com a clientela ao mesmo tempo que a possibilidade de a dirigir em toda a medida do possível para o modo mais vantajoso, vagão ou fórmula carril-estrada. Ela é sobretudo válida nos países onde os caminhos de ferro estão autorizados a efectuar transportes por estrada.

A segunda fórmula confere a direcção do transporte aos transportadores por estrada pelo qual o caminho de ferro intervém como transitário por carril. Apresenta a vantagem, sobretudo nos países onde os transportes públicos por estrada se encontram em regime de contingentes, de dirigir para o carril uma parte do potencial do transporte por estrada por conta de outrem que ficaria na estrada se o caminho de ferro se reservasse fazer os transportes de ponta a ponta; permite interessar os transportes por conta própria que, com a primeira fórmula, não seriam dados ao caminho de ferro.

A utilização eventual de uma ou de outra das duas fórmulas é, pois, função do regime regulamentar do caminho de ferro e da estrada em cada Estado, bem como das possibilidades de colaboração do caminho de ferro com os transportes por estrada e do interesse que apresenta esta colaboração para o caminho de ferro.

As principais fórmulas técnicas exploradas ou em experiência são:

a) transporte de um veículo de tipo vulgar de estrada sobre um vagão de tipo corrente;

b) transporte de um veículo de estrada com ou sem órgãos de rodagem sobre um vagão de tipo corrente;

c) transporte de um veículo de estrada corrente sobre um vagão especial;

d) transporte de um veículo de estrada espe-

cializado com ou sem órgãos de rodagem sobre um vagão especial;

e) veículo mixto carril-estrada.

As diferentes fórmulas têm vantagens e inconvenientes, mas quando é possível realizar um entendimento com os transitários por estrada, parece que a melhor solução deve ser a de adoptar um sistema que permita o emprego de semi-atrelados por estrada de tipo corrente ou necessite apenas de uma disposição muito simples. Esta solução foi adoptada e desenvolve-se nos Estados Unidos (Clejan), na Alemanha (vagões baixos) e na França (vagões baixos S E G I e vagões Kanguru).

Naturalmente, as instalações de carga e de descarga são condicionadas pelo sistema adoptado e devem ser estudadas de maneira a permitir a passagem rápida do caminho de ferro para a estrada ou inversamente.

Além disso, o trânsito de veículos por comboios completos, susceptível de reduzir sensivelmente o preço de regresso do percurso em linha férrea é recomendável todas as vezes que a importância do tráfego o permita. O trânsito por vagões isolados ou por grupos de vagões, só realizável nos percursos de tráfego pouco importantes, tem a vantagem de permitir fazer serviço em numerosas estações e a redução das distâncias do percurso por estrada.

O modo de tarifação depende do sistema adoptado. No caso em que o caminho de ferro não desempenha senão o papel de transitário, recebe do transportador por estrada uma taxa pelo percurso ferroviário.

Impõe-se organizar a tarifação de maneira a beneficiar os transportadores que remetem regularmente veículos numa mesma relação e permitem assim o estabelecimento de programas de transporte.

Este sistema de tráfego tomou já um grande desenvolvimento nos Estados Unidos e, segundo as experiências em curso, parece susceptível de se desenvolver na Europa, para distâncias de transporte de, pelo menos, 300 ou 400 quilómetros.

Em virtude do parcelamento político da Europa ocidental, este sistema não poderá ter uma grande expansão neste continente enquanto não se estender largamente às relações internacionais. É indispensável, portanto, que as Redes coordenem os seus esforços no sentido de se adoptar uma organização comum ou, pelo menos, um número limitado de soluções técnicas.

Naturalmente torna-se necessário uma colaboração estreita com os transportadores por estrada.

### Ordem geral

*Questão 4 — Que medidas se podem aplicar para desenvolver e manter a cooperação entre a di-*

*recção e o pessoal a fim de aumentar a produtividade?*

*Quais são as perspectivas para o estudo dos processos de trabalho e dos lucros do rendimento?*

Segundo o acordo geral, de todos os factores que contribuem para o aumento da produtividade o factor humano é o mais importante. A primeira condição a preencher para que o pessoal contribua eficazmente e sem segunda intenção para o crescimento da produtividade é que haja entre o pessoal e a Direcção uma atmosfera de confiança completa.

Para atingir este objectivo, os Administradores devem:

— explicar ao seu pessoal a significação da produtividade, as razões de a aumentar e os meios de obter esse resultado;

— reduzir ao mínimo as consequências desagradáveis que possam resultar temporariamente das medidas a tomar para aumentar a produtividade;

— fazer participar o pessoal, de uma maneira ou de outra, nos lucros obtidos.

Convém principalmente dar uma impressão de segurança e não deixar supor que um aumento de produtividade possa ter como consequência a dispensa de pessoal, devendo qualquer redução de efectivo obter-se pelas partidas naturais. As mutações necessárias devem efectuar-se respeitando a regulamentação existente.

É de interesse registar, por índices claramente expressos, os progressos realizados na produção, devendo esses índices aplicar-se vantajosamente não só ao conjunto do estabelecimento mas a grupos de pessoal bastante reduzidos.

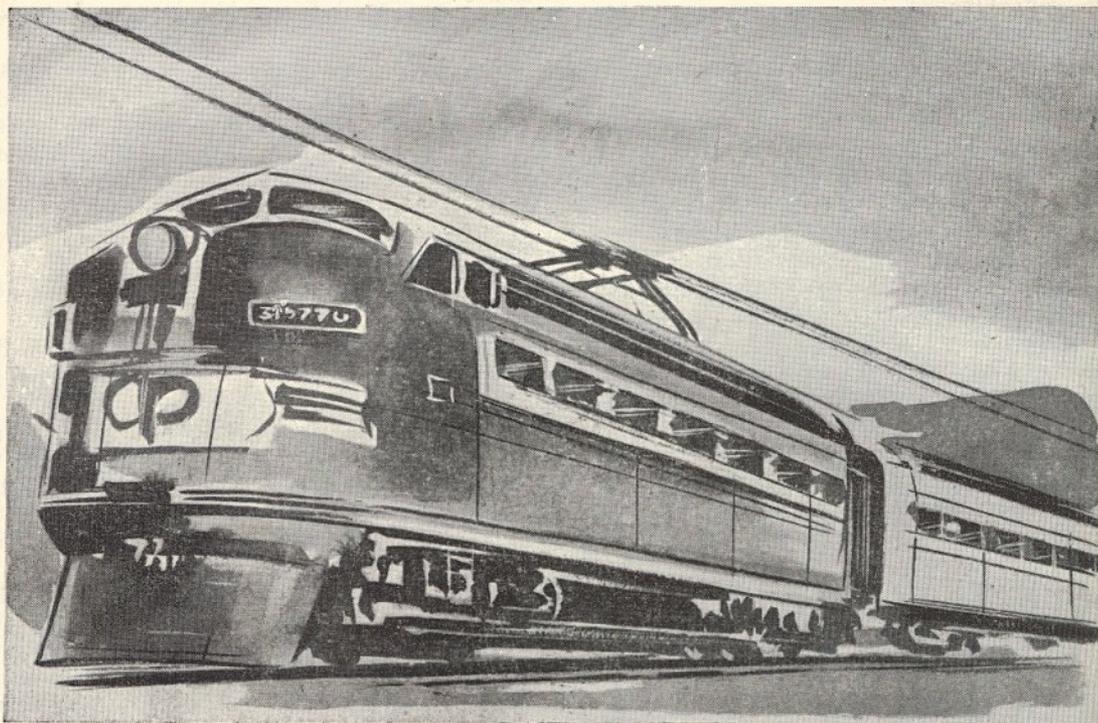
É conveniente estimular a apresentação, pelo pessoal, de sugestões e de ideias novas e de dar aos interessados todas as informações úteis sobre o valor das suas propostas sob o ponto de vista de produção.

O estudo do trabalho permite apreciar qualitativamente e quantitativamente e de uma maneira clara o modo de utilizar o material e o pessoal

Os inquéritos relativos ao estudo do trabalho devem ser efectuados em colaboração com o pessoal e os seus representantes. Os resultados devem ser expressos em termos que possam ser compreendidos por todos.

Sob a condição de que o estudo dos métodos e a medida do trabalho sejam efectuados pelo pessoal experimentado e bem formado nesta tarefa, os sistemas de prémios, individuais ou por equipas, constituem um magnífico meio de melhorar o rendimento.

Os prémios devem ser substanciais mas completados por um controlo da qualidade do trabalho.



**CEL**

★

**CABOS ELÉCTRICOS**

**CAT**

Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**

★

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9 LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

# Liga dos Antigos Combatentes da Grande Guerra

No 87.º Jantar de Confraternização, presidido pelo sr. General Afonso Botelho, assistiu como convidado de honra o Embaixador da Grã-Bretanha, Senhor Archibald Ross

*Na 87.ª reunião de camaradagem de Antigos Combatentes portugueses, britânicos, franceses, belgas e italianos, efectuada na sede da Liga dos Antigos Combatentes da Grande Guerra, na noite de 28 de Fevereiro, e que registou a presença de numerosos convivas, foi ali recebido, como convidado de honra, Sir Archibald Ross, ilustre Embaixador da Grã-Bretanha.*

*Presidiu ao jantar o Sr. General Afonso Botelho, na qualidade de presidente da Liga. Saudado em português, o senhor Embaixador de Sua Majestade a Rainha Isabel de Inglaterra agradeceu, para encanto de toda a assistência, também em português correctíssimo, pois conhece e fala a nossa lingua com perfeito domínio e excelente pronúncia.*

*Temos o prazer e a honra de arquivar, nestas páginas e neste número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», os dois magníficos discursos:*

*Foi nestes termos que o Sr. General Afonso Botelho saudou o senhor Archibald Ross:*

«Ex.<sup>mos</sup> Camaradas portugueses e aliados,

Ex.<sup>mo</sup> Senhor Archibald Ross, mui ilustre embaixador de S. M. B.

Saudações cordiais e afectuosas vos apresento em nome da C. C. A. da Liga dos Combatentes e no meu próprio e assim mesmo me regozijo com o vosso espírito de camaradagem, que é manifesto nesta sala, em que, já tradicionalmente, sempre renasce, exuberante, o ambiente de ideias patrióticas e humanitárias que um dia nos uniu e nos unirá. Neste momento agradecemos profundamente a vossa presença pelo que proporciona de elevação à modesta homenagem que hoje pretendemos render a Sir Archibald Ross, mui ilustre embaixador de S. M. Britânica em Lisboa.

A Vossa Excelência, Senhor Embaixador, apresento as mais respeitadas homenagens e o mais profundo agradecimento pela vossa bondade em anuir ao nosso convite e em nos conceder a honra da vossa distinta presença nesta confraternização de antigos combatentes, modesta no formalismo, mas rica no espírito.

\* \* \*

Aos antigos combatentes aliados endereço — uma vez mais — as nossas saudações e os nossos cumprimentos pela vossa presença sempre valiosa, mais particularmente neste momento.

Estas reuniões de camaradagem de antigos combatentes, camaradas de armas já distantes, são todos os dias mais úteis. Que não haja motivo para que

elas se concretizem nos campos de batalha, são por certo os votos de todo o Mundo, mas creio ser necessário reavivá-las nos tempos correntes em que a lucidez e a visão são virtudes difíceis de encontrar. Por nós, antigos combatentes portugueses, posso garantir-vos, sempre temos estado convosco — pelo menos em espírito e de coração: na Coreia como na Indochina, em Suez como na Argélia, no Quênia como no Congo. Nós portugueses conhecemos e praticamos a máxima de nossos amigos belgas «Unis comme au front» e repetimos como o General Gallifet no campo de batalha de Sedan «tant qu'il en restera un» e não negaremos a divisa de tanto regimento britânico que pergunta «Quis separabit?». E para os que não pensem bem destas sinceras palavras permitimo-nos recordar a velha frase, — que é: «moto, no Hampshire Tigers» «Honi soit qui mal y pense»!

Vendo e falando claro, afirmamos que a mistura dos sangues dos valentes soldados nossos avós, na «Península War» — duma e doutra banda dos contendores, — nos levou a admirar e a venerar os melhores soldados do mundo e por tal modo que uma vez mais e então lado a lado, de novo misturamos os preciosos sangues das nossas gentes nos campos de França e da Bélgica, como nos de África.

Entretanto façamos votos para que não sejam exactas as palavras que a imprensa atribuiu a Von Strauss, Ministro da Defesa da República Federal Alemã: «que os componentes da NATO são aliados na Europa e, fora dela, por vezes, são adversários». Façamos votos para que, contrariamente, sejam compreendidas e praticadas as palavras sensatíssimas atribuídas recentemente ao Presidente Kennedy: «Unidos, tudo poderemos empreender; desunidos nada poderemos fazer».

Estes são os votos sinceros, do fundo do coração, dos antigos combatentes portugueses!

\* \* \*

Ouso pedir-vos ainda um minuto da vossa benevolente atenção e da vossa generosa simpatia.

No último jantar de confraternização nesta Liga dos Combatentes, dirigi em nome da C. C. A. e no meu próprio, breves e modestas palavras de conforto e de confiança aos nossos camaradas antigos combatentes da marinha mercante nacional. Tínhamos razão e tínhamos fé no que se passava e veio a passar no chamado «Caso do Santa Maria». Mas antes que saudemos calorosamente essa valorosa gente do «Santa Maria» permito-me relembrar um outro feito

de mar admirável, que, talvez, não tenha sido aqui devidamente homenageado a seu tempo. Refiro-me ao caso do «Monte Brasil», aquele navio que, com fogo a bordo, ateado por uma terrível ventania, mas com um comandante e uma tripulação da melhor ténpera, não se acobardou, nem cedeu perante as calamidades que sobre ele caíam e na melhor disciplina e com exemplar e provada abnegação tenazmente rumou e conseguiu chegar a porto de salvamento. Bravo à gente do «Monte Brasil»! — Quanto ao «Caso do Santa Maria», ele fala por si. A esmagadora manifestação que ao «Santa Maria» e sua gente lhe prestou tão impulsiva e espontaneamente o povo de Lisboa, acompanhado por toda a grei de Portugal de Aquém e Além-Mar, foi retumbante demonstração do nosso amor pela nossa marinha e reacção clamorosa de sentimento nacional.

O «Santa Maria» e a sua «gente» foram consagrados por toda a grei portuguesa, pelo que a nave simbolizava e pelo lealismo e patriotismo demonstrados. O sacrifício exemplar do piloto Nascimento Costa, piloto que no alto sentido da sua função «rumou para a glória» ficou sagrado pelo Chefe do Estado com o grau póstumo de cavaleiro da «Torre e Espada», ordem honorífica criada por Afonso V o Africano, com a legenda ao «Valor, Lealdade e Mérito».

Meus senhores, se sua Excelência o Embaixador o permite, a Liga dos Combatentes saúda a Marinha Mercante Nacional!

\* \* \*

Excelentíssimo Embaixador; Excelência.

A vossa presença neste jantar, modesto pelo ambiente material, mas elevado pelo espírito que o anima, honra-nos de sobremaneira não só pelo altíssimo cargo que o Governo do S. M. B. entende por bem confiar-lhe como também — e não menos — pelo valor próprio da sua personalidade.

Senhor Embaixador: afortunadamente eu olhava, em televisão, quando se deu o caso da chegada de V. Ex.<sup>a</sup>. Sinto prazer em afirmar que o vosso aspecto físico e a vossa presença ao microfone impressionaram prontamente — a mim e aos que comigo estavam e como, por certo, a todos aqueles que tiveram a sorte de vos ver. Mas, sobretudo as cativantes e aliantes palavras que V. Ex.<sup>a</sup> então pronunciou encantaram-nos pela expressão e pelo distinto emprego da língua portuguesa. Se bem me recordo — perdõe-se-me a exactidão — V. Ex.<sup>a</sup> teria dito que «os diplomatas eram gente de sorte pelas oportunidades que a carreira lhes proporciona de conhecer os povos». Gentilíssimo!

É meu dever — e sincero desejo — compartilhar de tão saudável e simpático optimismo, a despeito de tanto escolho e de tanta tempestade que os diplomatas tenham de atravessar nos tempos correntes. Contudo atrevo-me a adivinhar outros motivos de júbilo, designadamente para aqueles povos que têm

o privilégio de receber e de auferir um pouco do êxito de diplomatas tão fundadamente optimistas, — como é o caso presente, — para os portugueses que têm a honra de receber tão distinta pessoa.

Por nosso lado, tenho verificado que são os militares tantas vezes os mais afortunados em bem conhecer outros povos e privilegiarem-se em honrosas audiências. Por mim próprio — como outros — tive a sorte de estabelecer as melhores relações de camaradagem com a gente do Exército britânico, desde a França até à própria Grã-Bretanha, onde tive o privilégio de conhecer alguns distintos chefes do seu Exército e haver amigos que, felizmente, ainda conservo. É impossível esquecer que, fruto duma missão em Inglaterra, fomos gratamente recebidos no Young Charlton Club — o do Disraeli da gloriosa época vitoriana e acima de tudo tive a honra de, em audiência, apresentar, directamente, a S. M. o Rei Jorge VI, as respeitosas homenagens da missão que me fora dado chefiar. Por fim, às tropas cujo comando exerci, a Guarda Nacional Republicana foi-lhe dado o supremo privilégio de escoltar e de guardar S. M. a Rainha Isabel por ocasião da sua inesquecível visita a Portugal.

Os diplomatas serão gente de sorte, mas não mais do que os militares, sob o ponto de vista em realce.

Senhor Embaixador:

A vossa chegada e na entrega de credenciais a S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente da República, o modo voluntarioso e elegante como V. Ex.<sup>a</sup> se moveu e como pronunciou a língua portuguesa, foi manifesta prova da vossa boa vontade e da vossa gentileza e prontamente a todos conquistou.

A propósito, permito-me recordar dois pontos, de prática compreensão, que os britânicos escreveram em «instruções» dadas às suas tropas destacadas nos Açores por ocasião da Guerra Mundial de 39-45 — «Se não chegares a apanhar a significação dos termos faze-te compreender por gestos: os portugueses são rápidos de compreensão». E «O povo em geral é pró Inglaterra. Eles respeitam-te quer como Nação quer individualmente. Lembrai-vos disto a todo o momento. Vós sois os nossos representantes».

E porque tanto assim é, ocorre-me ainda o que, há cerca de dois anos, se passou em Lisboa quando os vossos elegantes soldados, da terra, mar e ar, brindaram o povo português com um magnífico festival, como foi o de um «Tatoo» luso-britânico. Foi espectáculo dum simbolismo convincente, pois se verificou que um milhar de homens das mais diversas armas e de dois exércitos cujos povos tanto diferem pelo sangue e pelos costumes, puderam evolucionar e exhibir-se em conjunto magnífico. Nesse milhar de soldados, tão diversos, quinhentos músicos britânicos e portugueses com a mais diversa instrumentação e que, regulamentarmente, nos seus exércitos actuam em compasso de marcha diferentes, aqui «acertaram o passo» em beleza e coesão e seis bandas marciais

fizeram vibrar em conjunto harmonioso os hinos nacionais dum famoso e grande Império e dum universal e pequeno país. É um exemplo dum ideal sem par!

Ilustre Embaixador:

Os vossos brilhantíssimos estudos desde Winchester ao N. College de Oxford., os vossos prémios em «humanidades» e em filosofia, são alicerces e molas dum saber humano que ousou adivinhar ser vossa virtude e motivo das vossas possibilidades diplomáticas. Sabemos que a vossa passagem pela embaixada em Berlim até ao rebentar da 2.<sup>a</sup> Grande Guerra em 1939, a vossa estadia na embaixada de Storkholm de 1939 a 1944, época tão conturbada e tão delicada naquele posto levaram-vos ao distinto cargo de Secretário do Foreign Office de 1944 a 1947 e depois ao lugar bem difícil que teria sido o da Embaixada em Teerem de 1947 a 1950. Em remate digníssimo ocupastes o cargo de Conselheiro no Foreign Office de 1950 a 1953 e depois a de Ministro em Roma de 1953 a 1956 e, quase por fim, o alto posto de Conselheiro do Secretário de Estado para os Negócios Estrangeiros do Governo de Sua Majestade.

Atrevo-me, do humilde cargo e lugar em que me encontro, a duas observações:

— A pessoa, que nos dá a honra da sua presença, é pelas suas faculdades de saber, alguém de espírito e de notável valor no escol da diplomacia britânica.

— O Governo de Sua Majestade escolhendo-vos reputa o posto de Embaixador em Lisboa de alta importância e da melhor estíria na sua missão de bem servir a Comunidade Britânica e os seus mais velhos aliados.

Excelência:

O passo solene e decidido, elegante e cativante em que avançastes nos Salões do Palácio Nacional de Belém, as virtudes intelectuais e profissionais de que já destes provas, asseguram-vos e asseguram-nos, com a nossa mais cordial e viva simpatia, o êxito que vai ser a vossa missão como representante de S. M. B. em Portugal. Assim seja!».

\* \* \*

*A seguir, publicamos o discurso do Sr. Embaixador da Grã-Bretanha:*

Senhor Presidente:

Eu fiquei profunda e sinceramente penhorado pela honra com que V. Ex.<sup>a</sup> me distinguiu convidando-me em nome da Liga dos Combatentes, à qual V. Ex.<sup>a</sup> preside com tanta proficiência e tanta dignidade.

Seria presunção da minha parte se tentasse descrever ou mesmo simplesmente delinear a brilhante carreira dum oficial da ténpera de V. Ex.<sup>a</sup>, mas seja-me permitido fazer uma referência aos valiosos serviços que V. Ex.<sup>a</sup> prestou ao seu País como Comandante da Guarda Nacional Republicana, de 1945 a 1957, e como Membro do Supremo Conselho Militar. A Rainha, minha Augusta Soberana, conhece

bem V. Ex.<sup>a</sup>, tal como o conhecia o defunto Rei Jorge VI. Qualquer súbdito de Sua Majestade se sentiria orgulhoso em, como eu, ser o convidado dum oficial já tão largamente condecorado que recebeu ainda a alta dignidade que representa a Condecoração de Cavaleiro da Grã-Cruz da Real Ordem Vitoriana. Também não desconheço os valiosíssimos serviços prestados por V. Ex.<sup>a</sup> aos ideais dos Antigos Combatentes de muitos países e em especial à Legião Britânica, não só por ocasião do Tattuo Luso-Britânico, como em muitas outras ocasiões.

Ninguém desconhece que a Liga é repositório das mais nobres tradições do País e que exprime em tempo de paz os altos ideais que inspiram os corações dos vossos soldados nos campos de batalha.

Senhor Presidente:

As referências (tão reais, tão verdadeiras), que V. Ex.<sup>a</sup> fez à excelente camaradagem do passado fizeram certamente vibrar com calor as cordas mais sensíveis dos corações de todos nós, que aqui estamos reunidos. Não é necessário que eu enumere as múltiplas ocasiões, nos últimos seis séculos, em que como aliados os nossos homens se bateram, lado a lado, na defesa de ideais que, acima de tudo, lhes são caros, nem que relate os inúmeros exemplos de heroísmo, de bravura e de dedicação ao dever dados pelos nossos Aliados portugueses, nem é preciso que me refira às incontáveis amizades cimentadas pela camaradagem das trincheiras e que continuaram inalteráveis pela vida fora. Apenas quero lembrar com todo o respeito e toda a gratidão os portugueses que tombaram nos campos de batalha da Primeira Grande Guerra, e o valioso auxílio prestado aos Aliados, por Portugal e sobretudo pelos Membros desta Liga, tanto individualmente como colectivamente, à causa dos Aliados durante a Segunda Guerra.

Senhor Presidente:

Na minha qualidade de cidadão de uma nação marítima fiquei naturalmente comovido com o que V. Ex.<sup>a</sup> disse sobre o «Monte Brasil» e o «Santa Maria». Esses navios, exemplos presentes da grande tradição portuguesa, ficarão na memória de todos, por muito tempo, graças à coragem, dedicação e espírito de sacrifício dos seus comandantes e tripulantes. Desejava associar-me às homenagens prestadas por V. Ex.<sup>a</sup> à Marinha Mercante Portuguesa, partilhando o vosso orgulho, tal como partilhamos o vosso desgosto.

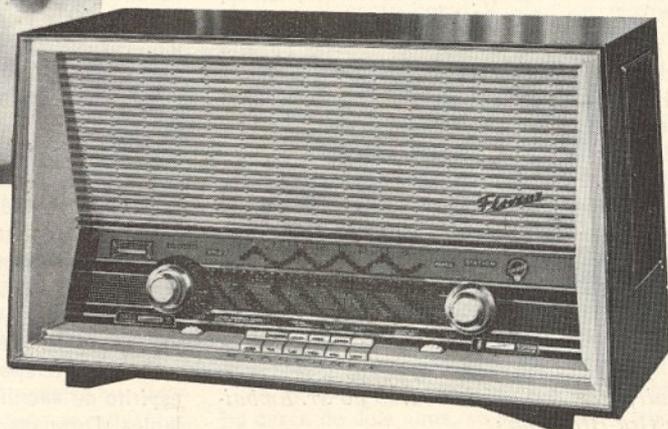
Finalmente, Senhor Presidente, resta-me agradecer as palavras demasiadamente generosas que V. Ex.<sup>a</sup> me dirigiu pessoalmente. O calor da sua recepção sensibilizou-me muito e animar-me-á muitíssimo no futuro. Sinto que as amizades que se formaram e se fortaleceram esta noite entre todos os presentes, nesta distinta reunião, contribuirão valiosamente para a causa da nossa solidariedade como aliados, a qual servirei, não só por ser esse o meu dever mas também a minha vontade».

*nunca foi tão fácil escolher o melhor...*

**basta ouvir  
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manuseio
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



**ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.**

Sede : Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32 — Tel. \* 73 69 91 • Filial : Porto — Abertura em breve



**ponto por ponto o melhor**



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª REPARTIÇÃO

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 58, II Série, de 9 de Março de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, autorizar a transferência para o domínio público da Câmara Municipal de Loures, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22 562, de 23 de Maio de 1933, de uma parcela de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área de 348,84 m<sup>2</sup>, situada ao lado esquerdo da linha do Norte, entre os pontos quilométricos 7,369 85 e 7,643 95, ficando substituída e anulada a portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 43, 2.ª série, de 21 de Fevereiro de 1957, que se refere ao mesmo assunto, devendo as condições de cedência do terreno ser acordadas entre a Câmara Municipal de Loures e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, conforme o disposto no mesmo artigo 3.º do citado Decreto-Lei n.º 22 562.

Ministério das Comunicações, 25 de Fevereiro de 1961.  
— O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 63, II Série, de 15 de Março de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2 030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de uma plataforma para passageiros e respectivo abrigo, a construir do lado esquerdo da linha de Gui-

marães, ao quilómetro 49,735 00, para o novo apeadeiro que servirá a freguesia de Moreira de Cónegos, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno, entre os pontos quilométricos 49,675 00 e 49,747 00 da mesma linha, com a área total de 150,14 m<sup>2</sup>.

Ministério das Comunicações, 23 de Fevereiro de 1961.  
— O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

### DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Caminho de Ferro da Beira

Concurso público n.º 10/VO/CFB/61

O «Diário do Governo», n.º 74, III Série, de 28 de Março de 1961, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 3 do mês de Julho do ano de 1961 para a arrematação da empreitada para a construção do edifício central do caminho de ferro da Beira.

O programa do concurso, modelo da proposta, cadernos de encargos, mapas de acabamento e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral das Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar; em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na secretaria do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 1 250 000\$.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edifício do Serviço de Via e Obras do Caminho de Ferro da Beira.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 3 de Março de 1961. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS  
E AUTOCARROS**

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa  
Telefone: 3 50 35

PAPEIS

*Graham*

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA  
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.<sup>a</sup> — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

*Sociedade Portuguesa*  
de  
**MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.<sup>a</sup> dos C.<sup>os</sup> de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s**  
**Electro-mecânicas**  
**e Electrónicas**  
**de Contabilidade**

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.

TELEFONE 734181

LISBOA



Uma nova industria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

**Características :**

dois tipos: normal e leve  
forma e volume constante  
espessura garantida  
não racha  
absolutamente plana  
resistente ao caruncho  
isolante acustico, termico

**O ideal para :**

portas  
lambrins  
tectos  
divisorias  
mesas  
balcões  
prateleiras  
mobiliario  
cofragens ci-  
mento armado  
etc. etc.

**Aparite pode-se :**

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plasticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf Soc. de Iniciativa e Aproveitamentos Florestais sarl**

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31  
Porto : Palacio Atlantico 403, tel. 3 25 26  
e nos armazenistas

**madeira — mas melhor!**

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL  
FÓRMULA INÉDITA

**GLYCOL**  
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais :

**VENTURA D'ALMEIDA & PENA**

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.  
(a Santos) — LISBOA  
Telefone 66 4972

**ELVAS**  
TEM, FINALMENTE, O  
**HOTEL ALENTEJO**



O MAIS MODERNO DO PAÍS  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

**HOTEL ALENTEJO — ELVAS**



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa :

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

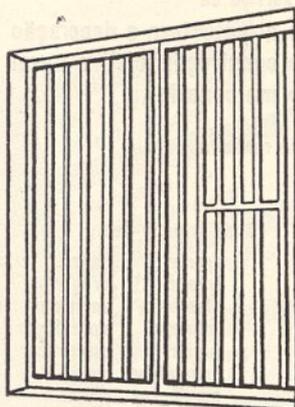
Telef. 73 0156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa

**PORTAS**

**EM**

**CHAPA**

**CUNHADA**

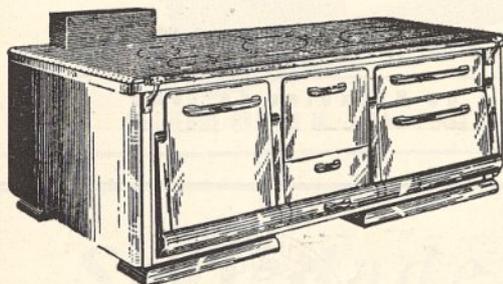


Suspensas  
Articuladas  
«Acordeon»

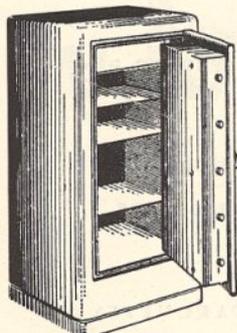
Modelo patenteado n.º 4081

**Resistentes e de fácil manejo**

Montadas em muitos Quartéis, Edifícios do Estado e particulares



**FOGÕES** a lenha, carvão, gazoil e gás, de todos os tipos



**COFRES**

Tipo Monobloco  
Simples e de 2 portas

**Aluminios Anodizados**

Estruturas Metálicas

**OFICINAS METALÚRGICAS  
JOSÉ DA SILVA CARTAXO**

Antigo Sócio de Alberto da Silva & Irmão, Lda.  
Casa Fundada em 1888

Estabelecimento de vendas:  
129, Rua Arco Bandeira, 131  
Telef. 2 44 63

Escritório e Fábrica:  
36, Rua do Sol a Chelas, 38  
Telef. 84 06 36 e 84 84 74

**LISBOA**

**Alberto Maria Bravo & Filhos**

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de  
**FERROS \* AÇOS \* METAIS**

**Carris**

**Máquinas-ferramentas**

**Material de**

**Caminho de Ferro**

**Material Decauville**

**Armas e Pólvoras de Caça**

Fornecedores da C. P.

**Rua de São Paulo, 12-2.º**

Tele { fone 33721/2/3  
gramas BEBRA—Lisboa



**VINHOS DE MESA  
AGUARDENTES VELHAS  
LICORES**

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II-Circular  
Telf. 381596 e 382155

# Aniz «Dómúz»



**O REI DO ANIZ**  
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

**DOCE-SECO**  
**MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

**Francisco Velez Conchinhas**

Praça da Figueira, 10-B  
TELEFONE 86 74 64

Depositário Geral:

**SOCIEDADE DÓMÚZ, L.<sup>DA</sup>**  
**ELVAS**

Sociedade Corretora

— de —

Indústria e Tracção

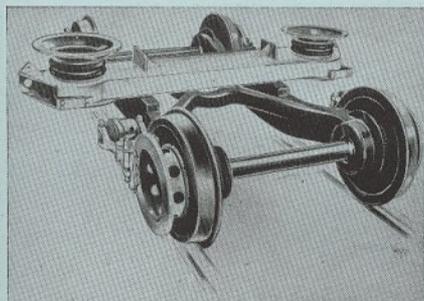
SOCITRA, L.<sup>DA</sup>

RUA CASTILHO, 90, R/C. D.  
LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA  
CAMINHOS DE FERRO  
MÁQUINAS INDUSTRIAIS  
MOTORES DIESEL

*Sensação em travões para Caminhos de Ferro*



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

# Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE  
SERVIÇO DE MESA



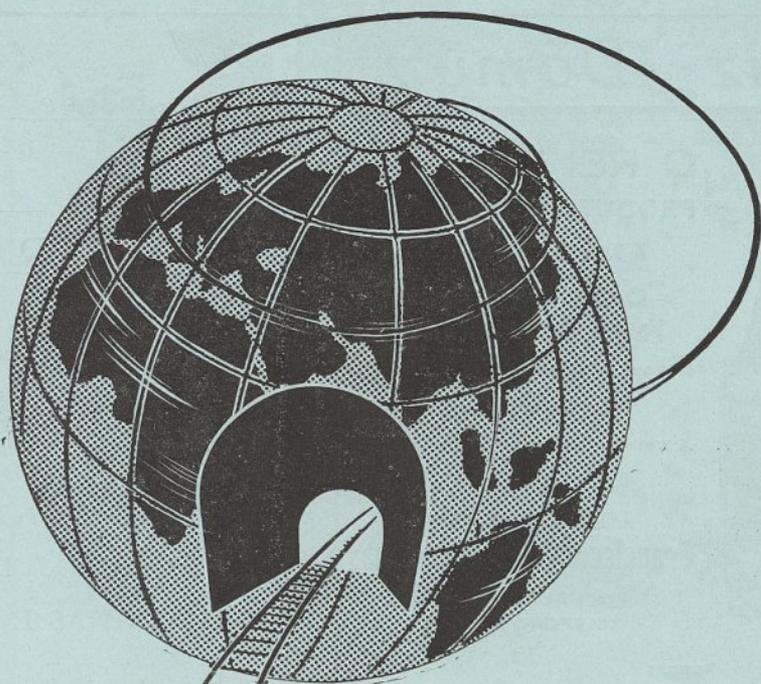
HOTEL DE 2.<sup>a</sup> CLASSE  
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

**O preferido pelos africanistas**



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776  
Telegramas: HOTFORT

**Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA**



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE