

23.º do 65.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1953

Número 1564

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

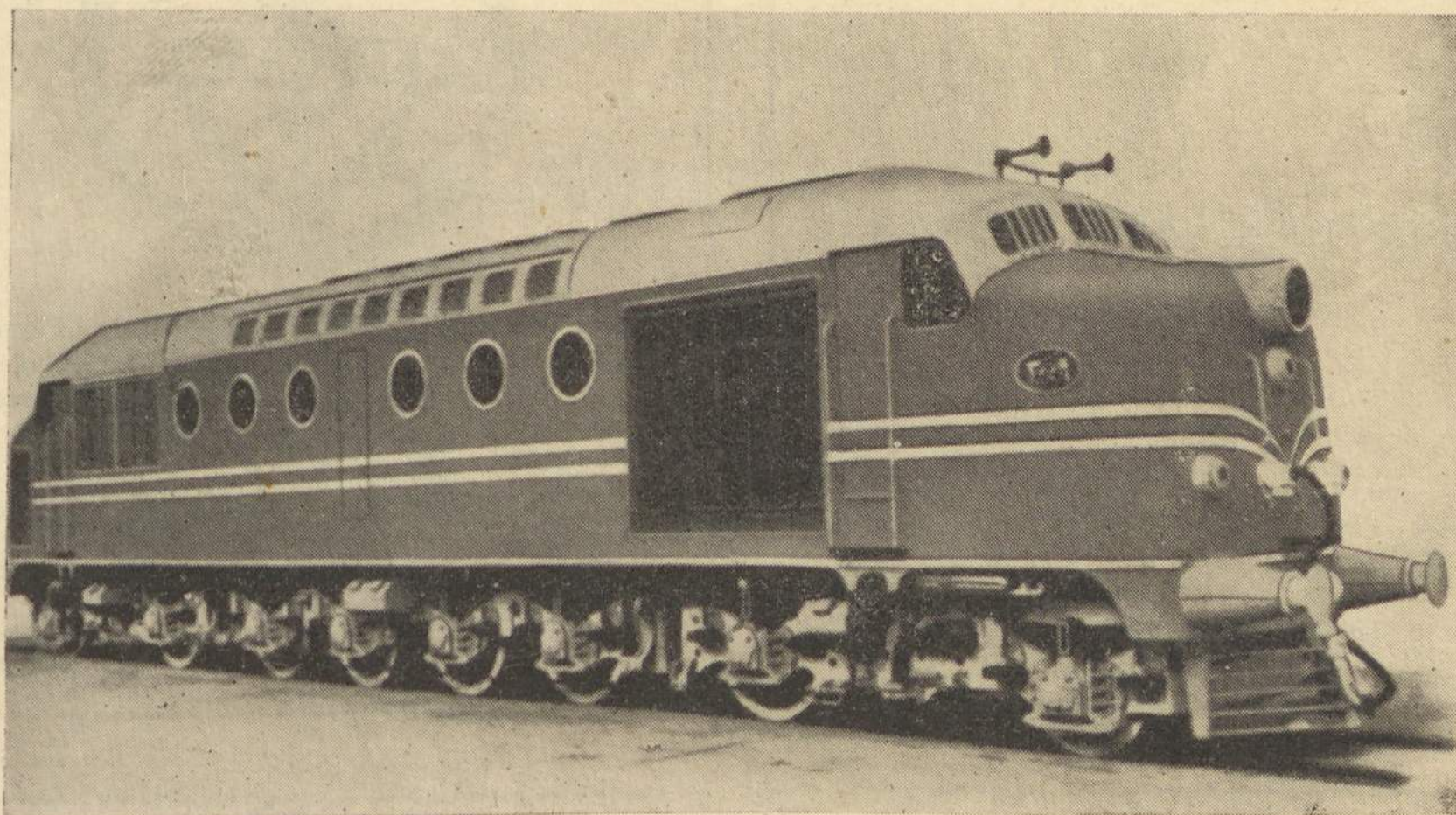
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

ENGLISH ELECTRIC



Uma das doze locomotivas de 1.600 H. P., 16 cilindros Tipo SVT, construídas nas fábricas de PRESTON pela The English Electric Co. Ltd., para o Extremo-Oriente

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o - Telef. 23232/4/5**E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}**Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

Wiese & C.^a, L.^{da}

MATERIAL PARA CAMINHO DE FERRO

Representantes da

AKTIEBOLAGET SVENSKA**JARNAVAGSVERKSTÄDERNA**

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

COMPANHIA**«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.^o - LISBOA

Telefones 2 8552 - 2 8953

COMPANHIA DE SEGUROS**«BONANÇA»**

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.^oDelegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.^o

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO-ELVAS****Manual do Viajante em Portugal-II Volume**

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

Obras de CARLOS D'ORNELLAS

postas à venda recentemente

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Sêca, 7

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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 — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1564

16—FEVEREIRO—1953

ANO LXV

 Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Teóricos e empíricos ou a trágica dualidade europeia, por VI-	
DAL DE CALDAS NOGUEIRA	483
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	485
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS.	486
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	487
O «comboio voador»	488
Há 50 anos	489
Carnaval em Loulé	489
III Romagem de antigos combatentes a Flandres	490
Boas festas	490
Os nossos mortos	490
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	491
O que todos devem saber	491
Linha Lisboa-Porto	492
Espectáculos	493
Recortes sem comentários	494
Brindes e calendários.	494
Publicações recebidas.	495
Parte Oficial.	496

TEÓRICOS E EMPÍRICOS

ou a trágica dualidade europeia

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

SÓ a Europa, qual criança em permanente actividade lúdica, tem o segredo da dualidade. Herdou-o da velha Grécia. Transmitiu-o de seguida à nova América. Para o latino a dualidade é, pois, um carácter dominante nesta lei de hereditariedade.

Uns jogam e participam na luta; outros aplaudem e tiram partido da contenda. Uns defendem a espiritualidade, a ascese do homem para a libertação de si próprio; outros pretendem o viver prático, de lucro imediato e terreno. Uns, idealistas; outros, pragmáticos. Uns decidem-se pela escola nova, eugénica, fazedora duma raça; outros batem-se pela escola velha, tradicional, em que o homem é presa de costumes estáticos. Uns querem o Latim nas escolas e gostariam de ver reabilitado o velho Humanismo (empresa por que também me empenhei na imprensa do Porto e Lisboa); outros deitam fogo às erudições e endeusam a Técnica.

Já assim foi com Platão — o idealista que hoje rememoramos, e com Isócrates — o sofista e o retórico que fundiu a alma latina, mas cujo nome na verdade quase esquecemos. Quererá dizer (permita-se-me o parêntesis) que o idealismo subsiste?

O dualismo, se bem que seja criação dramática do europeu, é afinal um fenómeno intrínseco do biótipo humano. Está na raça das gentes. A dualidade está nos olhos, nos membros, nos ouvidos, nas fossas nasais, nos pulmões; e falha, é certo, na imparidade de certas vísceras como o coração e o estômago, e na própria acção neuroniana do fluxo nervoso. Há excepções, portanto. Ou melhor, generalizando, nem todas as raças do globo são dualistas.

Mas dualismo é indecisão; indecisão é drama. E drama é tragédia. Por isso o europeu a inventou e com ela vive, quer no cotidiano, quer na literatura, na arte ou na política.

Iria longe demais. No caminho, porém, encontro a sinalização que me diz do motivo por que venho de novo à liça. Simplesmente magoado por ver a luta que se trava na atmosfera profissional do nosso país. Dum lado os práticos sem canudos. Concretizando: o sr. Comendador Armando de Figueiredo, procurador à Câmara Corporativa, ofereceu-me gentilmente uma sua publicação, ainda fresca de tinta, sobre um «Curso de Iniciação em Composição Mecânica». Folheio-o e deparo algures com esta opinião — «parece-me excessivamente grave a degradação dos diplomas e dos seus portadores na orgânica social do presente. É o reverso da medalha que atribui aos portadores de diplomas todos os direitos, mesmo os que só à experiência e ao saber podem outorgar-se». Respeito as opiniões dos outros. Cada um pensa a seu jeito, e embora não esteja de acordo neste particular, apoio sem reservas os demais pontos de vista do valioso trabalho do sr. Comendador. Mas o calor que me tem aquecido a ponto de defender em algumas conferências e artigos precisamente o inverso daquela tese criou novo rubor em mim.

Cá estamos na velha dualidade: o teórico e o empírico. O «de canudo» e o «sem canudo». E vá de se esmagarem num palco de tragédia.

Poderá opôr-se o prático ao teórico? Cremos que não — diria um meu brilhante mestre, o Dr. Delfim Santos. Prático tem no seu étimo

grego o significado de acção. Logo nada há mais prático que a teoria. O oposto da teoria (do grego: ver) é o empírico, isto é, o que se move às cegas, — concluiria o Prof. Delfim Santos.

Aqui está, porque prefiro o termo *empírico* ao *prático*. Todos os sectores da actividade particular, e mesmo oficial, estão país fora abundados de empíricos e teóricos. Aqueles formados de experiência adquirida nos hábitos do trabalho sempre igual; estes baseados no saber especulativo e útil que a escola lhes ministrou para rapidamente se adaptarem à vida prática.

Exerce a escola essa função preparatória? Com todos os defeitos (e são imensos) eu provaria que sim.

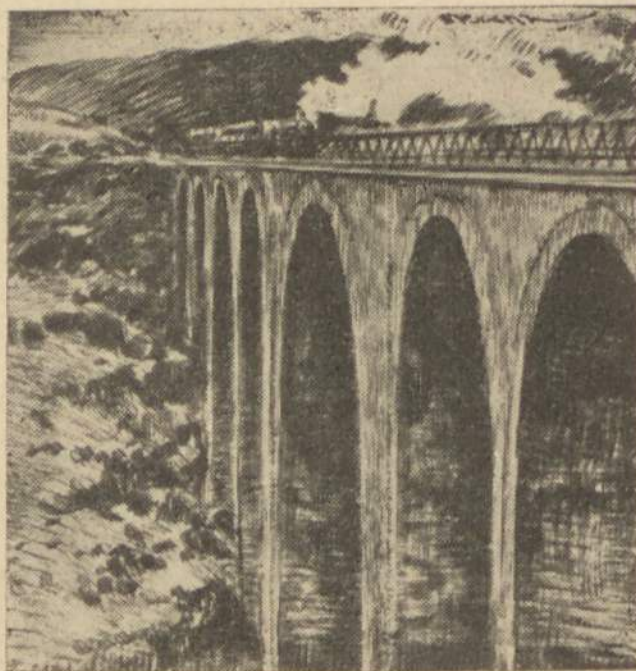
Então por que surgem páginas e páginas de acção destrutiva, como a que citei, e que muitas vezes são corroboradas até por entidades oficiais, muito responsáveis? Por um erro grave de psicologia — julgo-o.

Façam uma estatística através do país, por empresas particulares, oficinas, repartições públicas e demais instituições, inquirindo da quantidade de indivíduos com e sem canudo,

trabalhando lado a lado, e indaguem no sentido de ver quantos diplomados, sejam de cursos profissionais, liceais, técnicos e universitários, isto é, da esfera operária e da esfera intelectualizada, estão sob as ordens de agentes empíricos, vulgarmente designados por práticos.

Eis aí o erro. O diplomado sai da escola com capacidade predisposta a efectuar trabalho racional, progressivo. E quem encontra a dirigi-lo? Um diplomado de categoria superior? Nem sempre. Falta-me a estatística para afirmar: a maior parte das vezes, não! Encontra a dirigi-lo um prático, severo de experiência, com antipatia formal pelos cursos escolares superiores ao seu ou mesmo que ele não possui, sem tacto psicológico e sem cultura capazes de aproveitar as forças latentes no novo diplomado. Daí resulta o maior dos perigos: o rapaz da escola recalca o seu bocado de saber e adapta-se ao empírico para lhe agradar e fazer carreira... De contrário *está queimado*.

Quem perde? O valor da personalidade individual, o prestígio da escola, a sociedade, a empresa (que vegeta na rotina) e a própria Nação.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e a Holanda

O nosso País acaba de dar mais uma prova dos seus sentimentos generosos e de solidariedade humana, ao enviar, pelo paquete «India», agasalhos e artigos alimentícios para as vítimas dos temporais na Holanda e ao organizar, por iniciativa do «Diário de Notícias», um espectáculo no S. Luís.

Foi espontânea, tanto da parte do Governo como dos particulares, essa manifestação de fraterna amizade por um país com o qual, desde longa data, mantemos as melhores relações comerciais.

Algumas das mais ilustres famílias dos Países Baixos orgulham-se da sua remota ascendência lusitana, mantendo não apenas o culto da nossa língua, mas também, até, o culto do mobiliário português, recebendo sempre com demonstrações de muita simpatia todos os portugueses.

Os holandeses admiram Portugal, não só como país histórico mas também como zona de turismo. Muitas têm sido as excursões que têm partido dos Países Baixos em demanda das Ilhas dos Açores e da Madeira, essas ilhas que os próprios portugueses da Metrópole tão mal conhecem.

Lord Byron

No Eden, que o nosso distinto camarada de letras e querido amigo Lopo Lauer vem dirigindo com raro talento de artista e de empresário, vimos, após a exibição do filme alemão «A Princesa dos Czardas», com Marika Röck, uma produção inglesa, de qualidade, sobre a vida amorosa de Lord Byron, grande poeta (talvez o maior poeta inglês depois de Shakespeare) a quem Portugal deve a graça de um elogio, no seu célebre poema «Peregrinações de Childe Harold», à estância de Sintra. Lord Byron era coxo, mas esse defeito físico, que influiu bastante no seu carácter, como ele próprio o reconhecia, não o impediu de se fazer amado e admirado por muitas mulheres.

Lord Byron, que o actor Dennis Price interpretou maravilhosamente, não só admirou Sintra, como a imagem mais bela do Paraíso, mas prezou também o nosso Luís de Camões. Um dia, contou-nos Afonso Lopes Vieira, Lord Byron desejando oferecer uma prenda de alto preço a uma senhora a quem não faltavam jóias de valor, não encontrou nada mais digno de um poeta e de uma dama do que enviar-lhe, com palavras carinhosas, um livro de líricas camoneanas.

Os nossos aguarelistas



Cais do Sodré em dia de chuva, por Caldeira Martins

Duas exposições de pintura

No Palácio da Rua Barata Salgueiro vimos duas magníficas exposições de pintura, uma de Carlos Ramos e outra de Túlio Vitorino. São ambos artistas de muito talento. Carlos Ramos, que vive em Coimbra e aprendeu a ser pintor na contemplação dos campos do Mondego, é um pintor pletórico: o sol bate de chapada, ardente e orgiaco, nas suas telas. Túlio Vitorino, que foi discípulo de Columbano, é mais interiorista e dá-nos a impressão de que, ao pintar, procura, acima de tudo, estabelecer um diálogo entre a sua alma e a da própria paisagem.

Um erro judiciário

Na penitenciária da pequena cidade norte-americana de Saratoga, informou-nos a Agência ANI, estava cumprindo pena, desde 1927, James Carrol, que sempre se declarou inocente do crime de homicídio pelo qual o tinham condenado. E durante 25 longos anos, Carrol empregou as suas horas vagas a estudar Direito.

Acaba agora de defender o seu caso em juízo e de ser declarado inocente. E, além disso, receberá uma boa indemnização pelo erro judicial cometido.

Que dirão a isto os juizes que o condenaram há 25 anos e os advogados que não souberam defendê-lo e apresentar provas da sua inocência?

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O engenheiro inglês Grammer fundou uma companhia que se encarrega de organizar, para amadores, expedições de caça à Africa. A companhia possui um avião privativo para transporte dos excursionistas. Em Nairobi, espera-os um «safari» perfeitamente organizado com caçadores profissionais brancos, automóveis, camiões e carregadores negros. Além das passagens e das licenças de caça o custo dum mês de caçada anda à volta de 200 libras.

(da revista *Ecos Mondos* — Madrid)

A república de Andorra festejou há pouco o 80.º aniversário do seu exército. Realizou-se uma grande parada militar... com vinte e três soldados, a que assistiu o marechal-presidente Guisbarroya.

(da *Revue Bleue* — Marselha)

O dr. Monterl, da Sociedade Biofísica de Oxford, submeteu queijos à acção das ondas curtas. O lacticínio tratado desta forma melhorou consideravelmente em paladar e virtudes nutritivas.

(do semanário *Bund Morg*, de Berne)

As quantias pagas na América por quadros são fantásticas! «O Menino Azul» de Gainsborough custou setecentos mil dólares, e «A Madona» de Van Dick foi adquirida por dois milhões de dólares!

(do *Manchester Guardian*)

Em virtude dum engenhoso dispositivo o relógio pode ferver água. Quere-se o café quente às 7 horas em ponto? Põe-se a cafeteira sobre o relógio, preme-se um botão e às 7 horas está o café quente sem ninguém lhe tocar.

(de *Popular Mechanic Magazine*, de Chicago)

O proprietário dum café vienense relatou há pouco, que três vezes por semana, e durante três semanas um indivíduo entrou no estabelecimento sem pedir fôsse o que fôsse, sem levar nada, limitando-se apenas a arrumar as cadeiras e as mesas nos respectivos lugares.

(da revista *Estampa*, de Montevideu)

A escassês de camas nas maternidades britânicas é de tal ordem que algumas senhoras mandaram já reservar camas, à base dum cálculo sobre o possível regresso de seus maridos à Inglaterra, terminado que seja o serviço militar no ultramar.

(do diário *Le Populaire*, de Paris)

Pensa-se na Austria em construir um grande canal que ligará entre si os rios Meno, Danúbio e Reno, a fim de se criar uma via de comunicação directa entre o Mar do Norte e o Mar Negro.

(da revista *The Sketch*, de Londres)

Pesquisas efectuadas pelo professor Pickens demonstram que o desenvolvimento da flôr está em relação directa e íntima com a côr. A evolução principia no verde, sobe a escala do amarelo, azul, alaranjado até ao colorido vermelho. Portanto as flores vermelhas são as mais desenvolvidas e d'aí o ser mais frequente este colorido.

(do *Globe Democrat*, de Saint Louis)

A indústria fotográfica sueca criou uma câmara especial que permite tirarem-se três imagens simultaneamente sem o emprego de filtros de côr.

(do *Mire*, de Madrid)

Para remediar o deplorável estado das suas finanças, o município duma cidade dos Balcans decretou que a partir das 21 horas é proibido a todos os cães ladrar. Os proprietários dos animais pagarão uma multa.

(do semanário *Sept*, de Paris)

Os operários da indústria calcárea nunca são atingidos pela tuberculose porque a cal tem efeitos favoráveis nos órgãos respiratórios. Experiências feitas recentemente na Noruega provaram que a cal é o melhor preventivo contra a peste porcina.

(da revista *Actualidad*, de Barcelona)

Na Carolina do Sul um negro começou a tornar se branco sem se saber porquê. Pouco a pouco foi ficando branco, e este inusitado acontecimento provocou à sua volta uma tal atmosfera de curiosidade, que entrevistado por jornalistas afirmou ter perdido a alegria de viver porquanto servia agora de objecto de curiosidade e de «caso médico a estudar».

(do semanário *Mondes*, de Paris)

Foi recentemente inaugurada nos Estados Unidos a maior represa do mundo: a barragem do curso do Colorado, o rio das margens cortadas a pique, e que separa as terras desertas do Arizona do sul do México e do oeste da Califórnia. Tem quatrocentos metros de altura.

(de *News Chronicle*, de Londres)

O professor Barrel acaba de expôr uma teoria pela qual afirma que a evolução da espécie humana partiu dos seres mais primitivos que se posa imaginar. Todos os organismos altamente evoluídos perderam a capacidade de auto-reprodução. Uma molécula do pigmento vermelho do sangue não possui a capacidade de multiplicação.

(do *Journal of Leiring* — N. Yorque)

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

O projecto francês da União Europeia de Transportes

A França prossegue nos seus esforços tendentes à criação sobre o plano europeu de uniões económicas especializadas. Uma União Europeia de Transportes está actualmente projectada para a formação da qual serão convidadas a Bélgica, a Holanda, a Alemanha, a Suíça, a Itália e a Espanha.

A criação de uma rede europeia de transportes deveria tornar as instalações actuais mais eficazes. Espera-se dela uma exploração mais nacional e económica; a solução tem numerosos problemas económicos e técnicos, um aumento de tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, o que constitui um aumento do potencial defensivo europeu.

Em primeiro lugar, o projecto reclama uma colaboração mais activa da parte dos grandes organismos ferroviários dos diferentes países. Mas outros ramos de transportes, em particular as comunicações por estrada e fluviais, são igualmente englobados no plano. É compreensível que a sua realização não pode ser empreendida de chofre, pelo contrário, exigirá um longo e paciente trabalho.

Segundo os promotores do plano, os Caminhos de Ferro Europeus estão particularmente bem preparados para a unificação, visto que na Europa Ocidental as grandes companhias estão nacionalizadas, e as condições de trabalho do pessoal nos diferentes países mais ou menos semelhantes. Além disso, as grandes companhias trabalham já desde há longos anos em estreita colaboração. Sòmente falta um organismo internacional de direcção.

No quadro desta unificação medidas poderiam ser tomadas com vista na racionalização e na modernização dos caminhos de ferro. A criação dum parque internacional de vagões permitiria uma melhor utilização da capacidade do transporte; uma standardização das fábricas permitiria assegurar mais economicamente a construção maciça do material ferroviário. A electrificação, dentro do plano europeu, poderia ser activamente incrementada; as tarifas enfim seriam revistas e unificadas. Uma nacionalização profunda do sector «Transportes» seria a primeira consequência vantajosa da União projectada.

No ponto de vista de organização interior, os promotores franceses do projecto encaram um funcionamento comparável ao da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço.

Propõe-se a instauração duma autoridade supra-nacional, cuja competência, limitada inicialmente aos Caminhos de Ferro, estender-se ia pouco a pouco aos outros géneros de transportes.

A criação da União Europeia de Transportes seria sem dúvida alguma uma poderosa contribuição para a criação duma sólida Comunidade económica europeia.

É, por isso, de estranhar que países como a Inglaterra, Noruega, Suécia, Dinamarca, França e Portugal não sejam igualmente convidados ou, pior seria, que os mesmos negassem a sua aderência a tão importante plano.

As locomotivas a vapor desaparecem gradativamente

A Direcção dos Caminhos de Ferro holandeses é de opinião que as máquinas Diesel-eléctricas substituirão gradativamente as máquinas a vapor que «já tiveram seu tempo», conforme o relatório anual de 1951. Tanto no transporte de passageiros como no transporte de carga, as locomotivas a vapor vão sendo substituídas por locomotivas Diesel-eléctricas. Durante o ano de 1951, a electrificação do caminho de ferro holandês alcançou 32,7 % da rede total, esperando-se que a reforma seja inteiramente concluída no ano de 1953.

Referindo-se ao tráfego dentro das fronteiras do país, o relatório informa que o transporte por caminho de ferro e por mar acusou ligeira diminuição, comparado com o ano anterior, enquanto o transporte rodoviário continuou aumentando. Os próprios caminhos de ferro holandeses mantêm um serviço de auto-onibus para as localidades menores, o que permite maior velocidade dos trens pela eliminação de um número considerável de pequenas estações dos seus itinerários.

* * *

Foram declarados de utilidade pública, para efeito de expropriação pela *Central do Brasil*, várias áreas de terrenos necessários à variante Malheiros-General Carneiro, que aquela empresa está construindo em sua linha do Centro.

O "comboio voador"

UM INVENTO ALEMÃO PARA VELOCIDADE FERROVIÁRIA DE 350 QUILÓMETROS-HORÁRIOS

O Ministério dos Transportes da Alemanha Ocidental, pela sua administração federal dos Caminhos de Ferro, vai autorizar a realização de experiências oficiais do «Comboio voador», invento alemão custeado por dois irmãos suecos.

Com a utilização do novo transporte ferroviário, obter-se-há a velocidade de 350 quilómetros à hora, e tornar-se-á extremamente módica tal viação. Com ele se poderá conduzir maior carga e maior número de passageiros do que o permite o avião, sem deixar de ter a normal velocidade deste.

A sua construção, realizada com metais leves, caracterizar-se-ia por ter os lados alargados até fora do *rail*, tanto da parte da máquina como da das carruagens. O centro da gravidade do comboio passaria a ser fixado no *rail* e impedir-se-ia que ele se inclinasse para um ou outro lado por uma estrutura especial dos referidos lados.

O *rail* teria de ter o apoio de pilares.

De linhas aerodinâmicas, o comboio deslizaria com rodas adrede construídas e, a confirmarem-se as promessas técnicas, em vez de rolar na extensão da linha, haveria de *voar*!

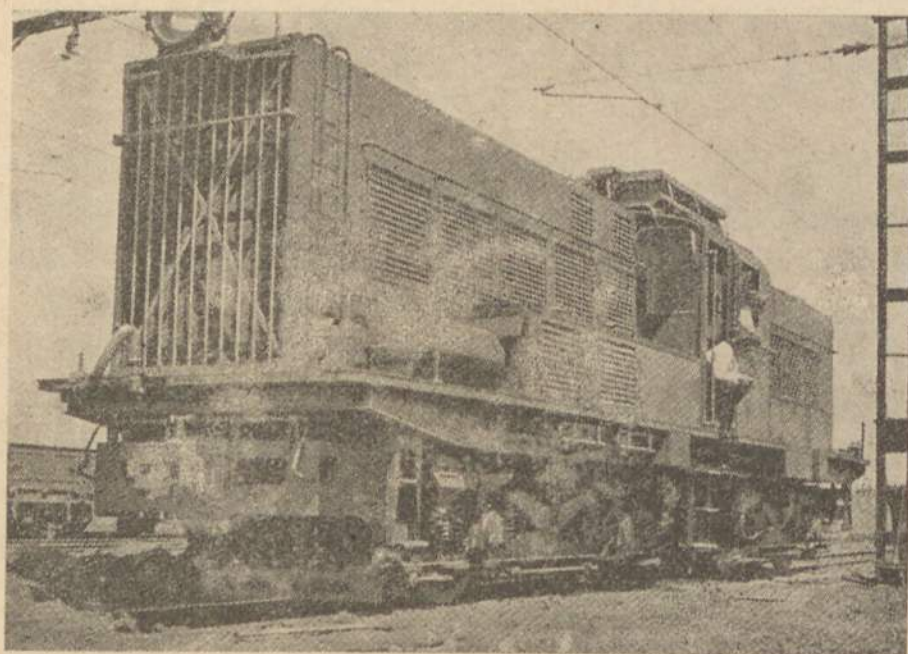
Em segundas experiências, será empregado um comboio de tamanho normal

Os engenheiros-chefes da supracitada Administração Federal confiam em que dêem plenos resultados as experiências projectadas; mas, se assim não suceder, serão realizadas outras, com um comboio de tamanho normal, na zona francesa da República Federal, na parte das montanhas de Eiffel.

Apesar desses técnicos serem demasiadamente discretos sobre informações discriminadoras das características do «Comboio voador», sabe-se que ele seria, a princípio, accionado por locomotivas eléctricas, mais tarde substituídas por máquinas de propulsão por jacto.

Nos meios de engenharia ferroviária da Alemanha de Oeste reputa-se o invento como solução adequada ao problema momentoso do agudo tráfego das cidades da América do Norte, pois rodando no curso extenso dum *rail* sobranceiro às ruas de

Nova Iorque, por exemplo, o «Voador» permitiria à população transeunte o deslocar-se com muito maior rapidez, do que ela o pode fazer, agora. A altura a que o *rail* ficasse, acima do solo, seria



Uma locomotiva Diesel, eléctrica, de manobras

determinada pela sua passagem — ou na travessia de cidade ou na de campo.

Assim, nas urbes, poderia ser colocado muito alto; mas no campo, baixo.

Os 3.100 quilómetros de distância de Colónia a Istambul seriam vencidos em muito menos de 19 horas

Calcula-se que o «Voador» conseguiria fazer a travessia de desertos e grandes obstáculos terrestres e proporcionaria a grande número de passageiros, tal como às mais pesadas cargas, o chegar aos termos de longuíssimas viagens em muito menos tempo do que actualmente se consegue. Entre Colónia e Istambul, por exemplo — 3.100 quilómetros, aproximadamente — gastam-se, hoje, quase 19 horas, em percurso ferroviário.

Pois, a enorme velocidade do «Voador» conseguiu-lo-ia com bastante redução daquele tempo.

Planeia-se criar dois tipos de comboio — um com a velocidade horária de 150 quilómetros, para o tráfego dentro de cidades importantes; outro para a circulação entre cidades ou Estados com 350 quilómetros em média, por hora.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1903)

De Extremoz a Villa Viçosa — Prolongamento da linha de Evora

Vamos dar succinta noticia do projecto d'este troço de caminho de ferro ultimamente estudado pela Direcção do Sul e Sueste e que vae ser em breve construido.

No plano da rede ao sul do Tejo, decretado em novembro de 1902, de que demos noticia no nosso numero de 1 de dezembro ultimo, figura, com a denominação de linha de Evora, uma linha da Casa Branca a Elvas, passando por Evora, Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Como é sabido, em 1864 foi contractada com a Companhia de Sueste o prolongamento da linha de Evora até o Crato. Mais tarde foi estudada a substituição d'esse prolongamento pelos de Extremoz a Chança ou a Ponte de Sôr e a Elvas.

Os trabalhos da comissão technica de 1898, confirmados pelos pareceres do Conselho superior de obras publicas e pela Commissão superior de guerra, fizeram incluir no plano da rede a linha de Evora por Arrayolos a Ponte de Sôr e o prolongamento d'Extremoz, Elvas, subordinando se a sua construcção além de Villa Viçosa á condição de prévia melhoria dos meios de defesa das posições de Elvas.

Esse prolongamento, que seria concorrente para temer da linha de Leste, em época em que o movimento internacional se fazia todo por Badajoz, em nada prejudicaria hoje aquella linha, não sendo pois para admirar que não suscite ao presente a sua construcção as mesmas duvidas e objecções que em 1862, quando o governo, por uma portaria suspensiva do exercicio do direito que lhe conferia o art. 35.º do contracto de concessão da linha de Leste, declarava que não prolongaria a linha de Evora para dentro da faixa privilegiada de 40 kilometros.

Essa portaria foi revogada pelas leis de 23 de maio de 1864, de 25 de janeiro de 1866, de 6 de maio de 1878 e 29 de março de 1883. A sentença arbitral de 7 de agosto de 1880 sobre o troço da Pampilhosa á Figueira estabeleceu a jurisprudencia sobre parallelismo de linhas dentro das faixas marginaes das concessões.

Não sendo manifestamente parallela a linha de Leste á de Casa Branca a Elvas que a ella converge nesse ponto, pois que Lisboa, Entroncamento, Elvas e Casa Branca são os vértices de um vastissimo quadrilatero, e não sendo a ligação em Elvas origem de desvios de trafego dignos de nota, não há razões de legalidade nem de equidade que se opponham à construcção do seu ultimo troço e muito menos do de Extremoz-Villa Viçosa. Muitos perigos de desvio do tráfego da linha do Sul há na ligação de Vendas Novas a Sant'Anna—todavia o governo assentiu ao seu arrendamento á Companhia Real.

Não admira, pois, que, em vista das circumstancias presentes, essa construcção não levante protestos e opposições com o que deveras folgamos.

* * *

Passaremos agora a dar noticia do projecto elaborado.

O traçado sae da actual estação d'Extremoz procurando terreno em que se desenvolva para vencer a grande differença de nivel existente entre aquelle local e a villa d'Extremoz, junto de cujas muralhas é projectada nova estação. O traçado segue depois parallello á estrada de Villa Viçosa

e a curta distancia d'ella, tendo uma estação em Borba outra em Villa Viçosa ao sul das povoações e junto d'ellas.

A extensão do troço é de 23.002^m,26, sendo 17.467^m,79 em alinhamentos rectos e 5.534^m,47 em curvas com raios comprehendidos entre 300^m e 800^m.

A estação d'Extremoz fica a 6.997^m,73 da origem do traçado, a de Borba a 11.128^m,64 da de Extremoz, prevendo-se entre ambas a construcção de um apeadeiro. Entre as estações de Borba e Villa Viçosa medeiam 4.875^m,89. A situação das estações de Borba a Villa Viçosa foi objecto d'estudo de duas variantes que o modificam vantajosamente.

No projecto apresentado a linha tem 5.658^m,11 em pata-mar, 9.953^m,40 em rampa e 7.390^m,75 em declive.

Logo na origem do traçado encontra-se uma rampa de 16 m/m em 215^m, que uma variante subsequente conseguiu reduzir a 16 m/m limite maximo das inclinações.

As terraplenagens representam 214.841^m³, sendo 53.490^m³ em rocha dura e 39.000 em rocha branda.

O cubo das terraplenagens é de 9^m³,340 por metro de via.

As obras de arte são insignificantes, pois não se corta nenhuma linha de agua digna de menção. Ha apenas 28 aqueductos de vãos comprehendidos entre 0^m,60 e 1^m,5 e um pontão de 3^m o abobadado, o que dá uma insignificante despesa por kilometro.

São 34 as passagens de nivel.

As despesas com casas de guarda é orçada em 5.831\$718 réis.

As tres estações são orçadas em 48.433\$346 réis, comprehendendo na de Villa Viçosa as installações proprias de um terminus provisorio, que o será por largos annos.

A superstructura representa a despesa de 127.977\$775 réis.

O custo do troço é orçado em 299.000\$000 réis ou 13.000\$000 por kilometro, apesar de neste preço figurarem as estações por 2:149\$260 réis.

Vê-se pois quão justificada é a construcção de um troço de tão limitado custo e de trafego certo, pois serve os concelhos ricos e populosos de Extremoz, Borba, Villa Viçosa e Alandroal.

E' de suppor que a sua construcção comece brevemente.

CARNAVAL EM LOULÉ

Mantendo uma velha e benemerente tradição de quarenta e seis anos, a Santa Casa da Misericórdia e Hospital de Loulé organizaram para este ano um interessante programa de festas do Carnaval, que, por nos ter chegado tarde às mãos, só hoje podemos inserir.

Do programa constaram Paradas das 9 Rainhas e suas respectivas damas de honor, representantes das freguesias do concelho, cujos carros foram escoltados por grupos folclóricos, 3 batalhas de flores, a última das quais se realizará amanhã, exhibição dos grupos folclóricos e Concursos de Corridinhos, dançado por cada grupo e à moda de cada freguesia.

O Carnaval em Loulé tem fama em todo o País, pela sua animação e pelo brilho, elegância, bom gosto e distinção que caracterizam as suas manifestações.

Os festejos, como nos anos anteriores, realizaram-se na linda Avenida José da Costa Mealha.

III ROMAGEM DE ANTIGOS COMBATENTES À FLANDRES

Sob a presidência do sr. General Ferreira Martins, reuniu a Comissão Organizadora da 3.^a Romagem de Antigos Combatentes. Ficou assente que os antigos combatentes que queiram tomar parte nela, façam, desde, já as suas inscrições, dirigidas a Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Seca, 7, 1.^o — Lisboa (Tel. 27520). Cada um pode fazer-se acompanhar por duas pessoas de família.

A visita à Bélgica justifica-se pelos seguintes motivos: na fachada da Universidade de Gand, existe uma lápide artística, homenagem dos Belgas «aos soldados Portugueses mortos na Frente Belga, pela causa do direito»; no cemitério de Antuérpia, estão sepultados sete antigos combatentes portugueses; em Bruxelas, será prestada homenagem ao Soldado Desconhecido Belga.

Na Bélgica está sendo preparada uma carinhosa recepção aos romeiros portugueses.

Itinerário previsto: dia 22 de Abril — Partida de Lisboa no Sud; 23 — chegada a Paris às 23,30 horas; 24 — Partida de Paris para Béthume, recepção e instalação em Béthume; 25 — Visita ao sector Português; 26 — Cerimónias habituais em Lacouture, regresso a Béthume; 27 — Partida de Béthume para Gand; 27 e 28 — Recepção em Gand, visita à Universidade e à cidade; 28, à noite — Partida para Antuérpia; 29 — Recepção, visita ao cemitério e à cidade; à noite, partida para Bruxelas; 30 — Bruxelas, homenagem ao Soldado Desconhecido, visitas oficiais; 1 de Maio — Visita à cidade e à Feira Internacional; 2 — Partida para Paris — Lisboa.

Qualquer alteração necessária será oportunamente comunicada.

BOAS FESTAS

Enviaram-nos cumprimentos de Boas Festas, que agradecemos e retribuimos muito gostosamente, as seguintes firmas e individualidades:

Manuel Guedes, L.^{da}; Aníbal, gravador; Ofício Suíço de Turismo; Marval, L.^{da}; Hotel Carlos V, de Madrid; May & Baker, Ltd.

António Rodrigues Natário; Caetano dos Reis; Eduardo Katzenteine; Diamantino Vizeu; D. Juan Belmonte; Fausto Nunes Dias, director da *Vida Ribatejana*; Feliciano Cercó Ferreira; Joaquim Domingues Duarte, Fernando Vasconcelos; João Duarte Coimbra; Dr. D. Ribeiro Correia; Joaquim Ondas Soares; D. Juan B. Cabrera; Sebastião Saraiva; Dr. João Faria Lapa; Domingos da Silva Agulheiro; José Francisco Vendinha; General Carlos Dias Costa; Sindicato Nacional dos Toureiros Portugueses; D. Manuel Gutiérrez Liñan; Joaquim Marques; Armando Dias; General Ferreira Martins; Governador Civil de Lisboa, Dr. Mário de Gusmão Madeira; João Rocha Júnior; General Manuel B. d'Almeida Topinho, comandante da II Região Militar.

Os nossos mortos

ENG.^o VICENTE FERREIRA

Com a avançada idade de 79 anos, faleceu no dia 29 de Janeiro o ilustre colonianista, professor e engenheiro António Vicente Ferreira, antigo ministro de Estado e Alto-comissário em Angola, e antigo subdirector da C. P.

Natural de Lisboa, diplomou-se em Engenharia militar, civil e de minas na Escola do Exército, curso de que foi professor adjunto, de 1910 a 1912, passando a efectivo nesse ano, para, no ano seguinte, tomar a regência da cadeira de Pontes e Caminhos de Ferro, no Instituto Superior Técnico.

Como engenheiro de obras públicas, trabalhou na sua especialidade no Ultramar, chefiando as Oficinas de Luanda e dirigindo as obras públicas de S. Tomé.

Em 1912 entra pela primeira vez no Governo da Nação como ministro das Finanças. Em 1921 sobraçou a pasta das Colónias, e com o 28 de Maio, tendo voltado à vida pública, elaborou os decretos-leis que o Governo da Revolução Nacional promulgou, em 1926, relativos ao regime monetário de Angola e à criação do Banco de Angola, tendo ainda procedido às negociações de assinatura do acordo luso-belga de 1927.

Em 1935 ingressou, como procurador, na Câmara Corporativa, de que foi, pouco depois, eleito vice-presidente, tendo presidido, nesse mesmo ano, à 4.^a e 5.^a comissões da Primeira Conferência Económica do Império Colonial Português.

Sócio honorário da Sociedade de Geografia, possuía as mais altas condecorações nacionais e estrangeiras, entre as quais o grande oficialato da Ordem do Império Colonial e a grã-cruz da Ordem de Leopoldo II da Bélgica.

Deixou várias obras publicadas de grande mérito, como, por exemplo, «As Redes do Minho e Douro e Sul e Sueste» e «Navegação para as Colónias».

À ilustre família enlutada, apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

Já se encontra à venda a

NOVA EDIÇÃO DO 2.^o VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

Os caminhos de ferro que servem directamente o porto da Beira ou que com ele têm ligação, continuam a receber grandes quantidades de material circulante. Em prosseguimento desse programa, o Caminho de Ferro da Beira acaba de receber pelo navio «Belray», mais duas grandes locomotivas Garratt, que fazem parte duma encomenda de 12, da qual só falta fornecer mais duas, as últimas duas automotoras de uma encomenda de 6, e mais 18 furgões.

A Trans-Zambezia Railway Company, L.^{td}, que já anteriormente recebera vários materiais, recebeu pelo navio «Good Hope Castle», há dias, mais duas carruagens de primeira classe, e pelo navio «Clan MacDonald» chegaram duas locomotivas da classe G. Porém, devido a uma avaria na aparelhagem de bordo, só foi possível desembarcar os tenders, tendo o navio levado para Durban as locomotivas propriamente ditas, onde serão transbordadas para outro navio esperado neste porto dentro de poucos dias.

No primeiro trimestre de 1953 a T.Z.R. receberá 60 vagões abertos, de taipais altos, especialmente destinados ao transporte de carvão do Moatize, e durante o mesmo período os caminhos de ferro do Nyasaland receberão 30 vagões fechados e 5 vagões-tanques para o transporte de combustíveis líquidos.

Entretanto, os Caminhos de Ferro da Rodésia têm estado constantemente a receber novo material, principalmente pelo porto da Beira mas também através dos portos sul-africanos, estando presentemente a ser desembarcados na Beira vagões, carruagens e locomotivas com destino às suas linhas. Durante o corrente ano os Caminhos de Ferro da Rodésia já receberam pelo porto da Beira nada menos de 600 vagões de vários tipos, 38 locomotivas e 44 carruagens.

MOÇAMBIQUE

Em consequência das condições do mercado aconselharem a fechar, quanto antes, as transacções já encetadas para aquisição parcial do material necessário à construção e equipamento da linha prevista no Plano de Fomento sob a designação de Caminho de Ferro de Limpopo, o Governo foi autorizado a conceder, pelo Ministério das Finanças, um subsídio reembolsável de 78.800.000\$00 à província de Moçambique, com vista a serem pagas aquelas primeiras aquisições.

Com esta medida, evitam-se os inconvenientes

das demoras, que teriam fatalmente repercussão na data da conclusão das referidas obras.

— Notícias provenientes de Washington, anunciam que o Banco de Importação e Exportação dos Estados Unidos concedeu um crédito de dezasseis milhões de dólares a Portugal para a compra, naquele país, de material destinado à construção de uma nova linha de caminho de ferro no percurso Rodésia — Lourenço Marques (porto).

A linha a construir, cerca de 296 quilómetros, será colocada desde o rio Limpopo, onde ligará a uma outra já existente, vinda de Lourenço Marques.

O crédito, que terá o juro de 4 % ao ano, será pago em 40 prestações semestrais, a começar em Abril de 1958.

O presidente do Banco de Importação e Exportação, Herbert M. Gaston, salientou que este empreendimento constituirá grande auxílio material para o progresso económico de uma vasta área em África que se encontra em pleno e rápido desenvolvimento e é importante fonte de matérias-primas essenciais.

Herbert M. Gaston esclareceu que o Governo da Rodésia do Norte entrou em contacto com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento para o financiamento da parte deste programa que lhe compete e que as negociações prosseguirão brevemente em Washington.

O presidente do Banco afirmou ainda que admitia a possibilidade do Banco Internacional se associar ao Banco de Importação e Exportação na parte de transporte do referido programa.

Q que todos devem saber

Espectáculos para menores

Entrou em vigor no dia 1 de Janeiro e regulamentação, cujo teor foi publicado no *Diário do Governo*, da entrada de menores em espectáculos públicos.

Tornamos a assinalar as seguintes principais cláusulas:

Art.º 1.º — Os espectáculos destinam-se a *crianças* e a *adultos*.

Art.º 2.º — 1.º — Os espectáculos cinematográficos são vedados aos menores de 6 anos.

2.º — Os menores de 13 anos só poderão assistir a espectáculos para *crianças*.

3.º — Aos espectáculos que tenham classificação especial para *adultos* só podem assistir indivíduos com mais de 18 anos de idade.

4.º — Aos espectáculos aprovados sem classificação especial pela Comissão de Censura aos Espectáculos poderão assistir todos os indivíduos com mais de 13 anos de idade.

Art.º 3.º — Os espectáculos para *crianças* não podem nunca alongar-se além das 20 horas.

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL Os Caminhos de Ferro da União da África do Sul, que acabaram de receber perto de 100 vagões, encomendaram 250 camiões, por cerca de 175 mil libras esterlinas.

Esta encomenda está a ser executada por representantes duma importante companhia norte-americana, na Cidade do Cabo.

A carga dos camiões é de 10 a 20 toneladas e, além disso, podem puxar dois atrelados com a carga de 10 toneladas cada um.

EGITO

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro, reunido, no Cairo, sob a presidência do general Naguib, decidiu reduzir as tarifas ferroviárias sendo de 10% para os comboios ordinários e 5% nos rápidos em 1.ª classe e as tarifas de segunda classe passam para os preços de 3.ª classe, sendo esta suprimida.

— Nas importantes oficinas da empresa «Simmering-Pauker A. G.» de Viena, estão presentemente a ser acabados 117 vagões de caminho de ferro para o transporte de gado, os quais foram encomendados pelo Governo egípcio para os seus caminhos de ferro.

Este material vai embarcar brevemente, não já completamente montado, mas em partes desmontáveis (chassis separados das partes laterais e estas separadas dos tejadilhos), as quais serão reunidas depois nos parques de destino.

EST. UNIDOS

A Associação Americana dos Caminhos de Ferro calcula o rendimento líquido dos sistemas ferroviários da categoria A, durante o mês de Agosto, em 75 milhões de dólares contra 58 milhões de dólares em Agosto do ano passado.

O rendimento líquido é o montante que subsiste depois de deduzidas as despesas de exploração e distribuição para encargos fixos e impostos.

Os lucros líquidos dos oito primeiros meses de 1952 estão calculados em 405 milhões de dólares contra 339 milhões durante o período correspondente de 1951.

FRANÇA

Em 5 de Outubro, os comboios automotores Bâle-Paris, de manhã, e Paris-Bâle, à noite, foram substituídos por comboios exclusivamente compostos de carruagens sobre pneumáticos, como aqueles que circulam há três anos entre Paris e Strasburgo.

A viagem Bâle-Paris efectua-se em 5,20 h. à média horária de 99 km. com 5 paragens no percurso.

Os Caminhos de Ferro Suíços asseguram em Bâle a correspondência com estes comboios para todos os passageiros de e para Zurich, sendo o trajecto Zurich-Paris ou vice-versa coberto em sete horas.

INGLATERRA

Devido ao aumento dos salários do pessoal dos caminhos de ferro britânicos, está agora previsto um aumento geral de tarifas de transportes, fretes e passageiros, pela Administração Nacional dos Caminhos de Ferro do Estado.

Nos meios ligados a esta actividade, afirma-se que este movimento, que tem um carácter inflacionista, contribuirá para estimular a alta dos preços em todos os sectores da economia britânica.

— Os caminhos de ferro britânicos estão construindo um túnel aerodinâmico para correntes de ar de 130 quilómetros por hora, destinado a obter dados para o projecto de locomotoras e toda a classe de material rolante.

Espera-se que possa funcionar nos primeiros meses deste ano. Vai estudar-se também a ventilação de comboios, a supressão de fumo, etc.

— Os serviços de vigilância dos caminhos de ferro britânicos — informou a agência France Press, de Londres — estão alerta por causa do misterioso desaparecimento, verificado há dias, de um vagão cheio de granadas, que fazia parte de um comboio de quatro vagões de munições enviados de Manchester para Burnley (Lancashire).

RHODÉSIA

O custo das camas nos comboios dos Caminhos de Ferro da Rhodésia, subiu, a partir de 1 de Agosto, de 2 xelins para 3 xelins e 6 pence cada, quando os coupons respectivos forem adquiridos nas estações. Sempre que a aquisição for feita nos próprios comboios, dos respectivos revisores, será cobrada a sobretaxa de um xelim.

O aumento resulta de ter subido o custo dos artigos necessários, tais como cobertores, lençóis, almofadas e fronhas, bem como da mão de obra e das despesas de lavandaria.

A sobretaxa de um xelim cobrada quando os coupons são adquiridos nos comboios destina-se a levar os passageiros a adquiri-los nas estações, de modo a reduzir o trabalho e a responsabilidade dos revisores.

O custo de camas nos comboios da Rhodésia eram das mais baixas de todo o mundo. A nova tarifa permitirá à Administração dos Caminhos de Ferro fazer face ao aumento de despesas e colocará aqueles caminhos de ferro num pé de igualdade em relação a outros.

Os colchões de luxo, quando os houver disponíveis, serão fornecidos mediante o pagamento adicional de 3 xelins e 6 pence, desde que os coupons sejam adquiridos nas estações, ou quatro

xelins e seis pence quando adquiridos nos próprios comboios.

Quer isto dizer que uma cama completa, com colchão de luxo, quando adquirida numa estação, passa a custar ao passageiro sete xelins, ou nove xelins se for adquirida no comboio.

SUIÇA

Em Maio de 1952, os Caminhos de Ferro Federais transportaram 15,87 milhões de viajantes, ou seja menos 596.000 do que em Maio de 1951. As receitas atingiram 23,99 milhões de francos, o que corresponde a um aumento de 283.000 francos em relação ao ano anterior. O tráfego de mercadorias alcançou a mesma cifra que em Maio de 1951, quer dizer 1,72 milhões de toneladas. As receitas, no montante de 32,09 milhões de francos, ultrapassaram as de Maio do ano anterior, em 132.000 francos.

As receitas de exploração foram de 60,84 milhões de francos, o que representa um aumento de 677.000 francos em relação a Maio de 1951. Quanto às despesas de exploração, aumentaram 2,23 milhões, atingindo 43,81 milhões de francos.

O excesso das receitas sobre as despesas de exploração foi de 17,03 milhões de francos contra 18,58 milhões em Maio de 1951. O excesso da exploração serve para cobrir as despesas especificadas na conta de ganhos e perdas no valor médio de 15,2 milhões de francos mensais, em 1952 (amortizações, contribuições suplementares para a caixa de pensões e de socorros, juros de capitais, auxílios do custo de vida aos pensionistas, etc.).

— As paragens nas estações intermediárias são tão curtas que, por vezes, os passageiros têm dificuldade em encontrar as carruagens de 1.^a e 2.^a

classes, pelo facto de ser quase impossível distinguí-las, mesmo a pequenas distâncias. Assim, é frequente os viajantes correrem pelo cais, para trás e para diante, antes de conseguirem encontrar a classe desejada. Para remediar este inconveniente, os Caminhos de Ferro Federais instalaram, a título de experiência, *um algarismo luminoso* nos lados de algumas carruagens, logo abaixo do tejadilho.

URUGUAY

A firma austríaca «Simmering-Graz-Pauker A. G.», de Viena, recebeu dos Caminhos de Ferro do Uruguay um pedido de fornecimento de sete automotoras, constituídas por uma composição de três carruagens, cada uma. A propulsão é feita por dois motores Diesel de 12 cilindros, a quatro tempos. A refrigeração do motor é efectuada com água e a disposição dos cilindros em forma de V.

Estas automotoras dispõem de uma potência de 1.000 CV de impulsão e têm equipadas com freios de ar comprimido, construídos pelo sistema *Knorr-Lampertsen*. A primeira automotora deve ser embarcada para o seu destino nos primeiros dias de Outubro.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

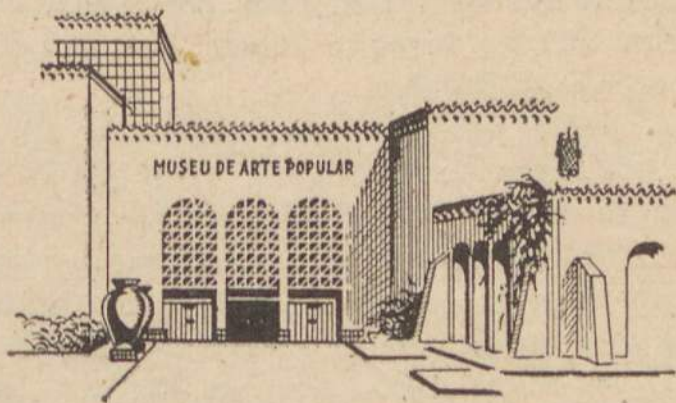
COLISEU — Às 21,30 — Espectáculo e baile.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Abbott e Castelo pesquisadores»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Os sinos da liberdade».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Domingos de Lisboa

MUSEU DE ARTE POPULAR (BELÉM)

No local onde esteve instalado o Centro Regional, quando das comemorações do Duplo Centenário, ergueu-se o «Museu de Arte Popular»; exclusivamente consagrado à vida e actividades do povo português.

Todas as nossas províncias, com a ingenuidade das suas crenças, costumes e tradições, perpassam nas salas deste Museu. Percorrê-las, uma por uma, é tomar contacto com uma verdadeira síntese de Portugal — viagem maravilhosa que vai do Minho ao Algarve, com deslumbrantes paragens em todas as outras províncias.

Visitar o «Museu de Arte Popular», contemplar os seus documentos sobre folclore, artesanato, usos e costumes, expostos com raro sentido decorativo, é admirar Portugal nos aspectos mais variados da Alma e Vida do seu Povo; e uma sugestiva e alicante preparação para uma apreciação directa da própria paisagem.

PASSAM JUNTO DESTE MUSEU

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 15, 16 E 17

AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 12 E 14

ABERTO TODOS OS DIAS (EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL) DAS 14 ÀS 19 HORAS.
PREÇO DE ENTRADA: 1\$50
ÀS QUINTAS-FEIRAS: ENTRADA GRÁTIS.



Recortes sem comentários

O público português e o pseudo teatro brasileiro

O crítico e escritor Armando Ferreira, ao apreciar a revista «Acho-te uma graça», em cena no Teatro Variedades, escreveu o seguinte:

«É preciso que fique bem definido o significado das críticas alfacinhas aos espectáculos dos artistas brasileiros — Companhia Folclórica Brasileira — ora entre nós. Pela tolerância e complacência dos dizeres, pela simpatia dos adjectivos, a Imprensa portuguesa não quis mais do que pagar uma dívida: mandamos para os palcos brasileiros tanta coisa má, tanta irresponsabilidade artística, tanto refugio e últimas categorias, acolhidas mais ou menos generosamente, que estes modestísimos artistas, sem cenários, nem guarda-roupa, nem consciência da unidade espectacular, têm direito a um «laissez passer» amistoso. Acenue-se, porém, este aspecto, para que não se vá alardear por lá que os portugueses são uns «trouxas» que caíram de cócoras perante tão pífios espectáculos e tão desajeitados e insignificantes artistas. Nem o Brasil artístico teve representação nesta digressão sem responsabilidades, nem, em Portugal, os valores de apreciação andam tão baixos, que não saibam a classificação que apropriadamente deviam dar a esta «troupe» inferior. Há mesmo em Portugal o conhecimento de que alguns dos artistas humorísticos — um pelo menos — agora entre nós, para estimular o riso espontâneo das plateias da sua terra, tem o hábito de dar como heróis tristes e ridículos de suas anedotas «os galegos», os portugueses, que, como os sírios ou os italianos, vão mourejar para o Brasil e ajudar o seu engrandecimento; e contudo esse mesmo artista agora chamando-nos «simpatiquíssimo público», etc., etc., obteve na pátria dos «galegos», o melhor quinhão das palmas quentes que premiavam o «esforço pela vidinha» dos modestos artistas brasileiros.

É preciso que fique bem definido, pois que é o espírito, em nós, portugueses, natural de cortesia e hospitalidade, aliado a uma realidade afectiva que só os brasileiros que aqui vêm, verificam e reconhecem, o que tem permitido florescer em pesquisas de adjectivação simpática e alarde de intimidade comunicativa, as resenhas dos jornais sobre as revistecas apresentadas.

Se para a primeira exibição da companhia em Lisboa, com certeza, os brasileiros forragearam de todas as suas pseudo-revistas, ou retalhos de revistas ou restos de revistas, os números de fantasia, os «sketchs», os bailados e até as anedotas, menos pornográficas, menos safados e gastos, resultou que na segunda revisteca — «Acho-te uma graça!» — ainda mais à mostra ficou a sua pobríssima apresentação, o seu gosto dúbio (o 1.º quadro é de obscenidades trocadilheiras de antigo formato) e a inferioridade da sua concepção espectacular. Enquanto na 1.ª revista — «Canta Brasil» — o fundo que tornou simpático o espectáculo foi a música brasileira, nesta segunda revista atreve-se aquela meia duzia de artistas e as 8 coristas irregulares de indisciplinadas de nos pretender dar a visão de Paris! «Çá c'est Paris», com 4 girls e 4 plumas e três ou quatro canções em francês mal soletrado, uma dança apache, estilo cómico que já se viu até na pista do Coliseu, é de um ridículo confrangedor. Porque não se manteve a «troupe», nos conjuntos «folclóricos»? Falta de caco para conceber o espectáculo que falaria ao nosso apreço pelo Brasil.

No entanto, multiplicam-se em esforços individuais todos os elementos da turma. Jane Grey, afónica, continuou

passando os restos da sua figura de ex-vedeta; Salomé cantou dois números enxertados e sem características próprias do espectáculo. Marilu, Juju Baptista, Solange, Bilinha esforçaram-se por agradar, nas suas especializações coreográficas ou cantadeiras. Badu, usou dos mesmos truques, e até com as mesmas palavras e expressões, para valorizar as suas anedotas, já numa segunda escolha, e recitou uma poesia de Catulo, no estilo e linguagem própria, e «tédio», também de efeitos dramáticos. Vasconcelos, de um fisico cómico e recursos burlescos seguros, também esteve na segunda escolha de seus números, isto é, com menos ensanchas para a sua comicidade, mas mostrando sempre a mesma fantasia. Almeida, alguns números e Carlos Lisboa bailou e dirigiu as 8 «girls»...

Em resumo: um agrupamento simpático, diligenciando agradar, esforçando-se à «outrance» para entrar no agrado do público — virtudes que contudo não suprem o valor real, nem escondem a mediocridade do espectáculo.

Tudo tem de ficar no campo da confraternização e amizade luso-brasileira; recorde-se.

(Do Jornal do Comércio)

Barracas de brinquedos

Realizou-se na sala das reuniões da Câmara Municipal de Lisboa, a hasta pública para o aluguer das 36 barracas a armar na praça de Luís de Camões, destinadas à venda de brinquedos durante a quadra do Natal.

As barracas foram postas em praça pelo preço-base de 100\$00 cada, pelo período que decorrer desde a adjudicação até ao fim do ano. Na arrematação estava incluído não só o custo das licenças camarárias como o transporte, utilização e instalação das barracas do Município e ainda a instalação e o consumo de energia eléctrica, com excepção de lâmpadas, sendo a conservação de conta do arrematante.

O *Diário Municipal* anunciava que 126 petições de candidatos às referidas barracas haviam sido arquivadas por aquelas serem cedidas em hasta pública.

Nos anos anteriores, em idênticas condições de utilização, a Câmara apenas cobrava, por cada barraca, a quantia de Esc. 150\$00, devendo frisar que não chega a 15 dias o período de utilização.

A hasta pública agora realizada atingiu, porém, um total de cerca de 45 contos, visto que as referidas 36 barracas foram arrematadas por preços elevados, embora a base fosse de 100\$00 por cada. Assim, a que se arrematou por preço mais económico foi a que atingiu 770\$00 e a que bateu o «record» atingiu o preço de 1.800\$00.

É de frisar ainda que as barracas mais disputadas foram as que vão ser colocadas na placa da praça Luís de Camões, do lado por onde correm as linhas dos «eléctricos».

Por quanto irão este ano estar os brinquedos de dez tostões?

(Do Diário de Lisboa)

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da Companhia de Seguros «O Alentejo» recebemos dois lindos calendários para 1953, ilustrado com a reprodução, a cores, dum quadro do notável pintor Portela Júnior, intitulado «Ceifeira».

Agradecemos.

Publicações recebidas

«Lisboa Carris»

Excelente, pela apresentação gráfica e pela escolhida e variada colaboração literária, é o número 15 da revista *Lisboa Carris*, órgão cultural e de iniciativas do pessoal da C. C. F. L., dirigida por Francisco Avilez e José da Silva Bastos. Trazendo, na capa, a reprodução do quadro «Adoração dos Magos», do pintor Francisco Henriques (1.º quartel do século XVI), o texto abre com Mensagens do Administrador-Geral da Carris, sr. R. J. Smith; do Comissário do Governo, sr. dr. António Luís Gomes, e dos Directores da mesma Companhia, seguindo-se um trecho «A Natividade», de «O Livro do Menino Deus», do eminente escritor Aquilino Ribeiro; os artigos «Momento do Fado», por António Jêrvis Pereira e «Possibilidades económicas nos Trópicos Africanos», pelo Dr. José de Almada.

Numa das páginas deste número de «Lisboa Carris» presta-se sentida homenagem à memória de Norberto de Araújo, o grande jornalista que tanto amou Lisboa e que para a Companhia escreveu, propositadamente, «Itinerários Turísticos».

«Nos domínios da Architectura do Livro», por Manuel Canhão

Sob a presidência do sr. dr. António Pedrosa Pires de Lima, Director-Geral de Administração Política e Civil do Ministério de Interior, o sr. Manoel Canhão, digno subchefe da Oficina de Fundição de Tipos da Imprensa Nacional de Lisboa, proferiu no dia 19 de Março de 1952, na Biblioteca da referida Imprensa, uma notável conferência subordinada ao tema «Nos domínios da Architectura do Livro» que o Grémio Nacional dos Industriais Gráficos editou condignamente.

O sr. Manuel Canhão, a quem o Instituto da Alta Cultura concedeu, em 1951, uma bolsa de estudo no estrangeiro, pôde visitar alguns dos mais adiantados centros gráficos e verificar os progressos feitos através duma notável recuperação pós-guerra. O que observou na Imprensa Nacional de Paris e no Instituto Poligráfico do Estado, em Roma, persuadiu-o da amplitude que deveriam ter os serviços gráficos do Estado, não nas proporções — acentuou o distinto conferencista — do grandioso movimento daqueles organismos, mas em idêntica especialização.

A fundição de tipos em Portugal, que se introduziu em 1732, graças ao amparo que D. João V deu à ideia de João Villeneuve, de nacionalidade francesa, proporcionou ao sr. Manuel Canhão o ensejo de apresentar um alvitre, que só merece aplauso e louvor. O alvitre consiste em criar caracteres de imprensa com desenho feito por portugueses, a fim de

que o livro português, ao apresentar-se no estrangeiro, fosse uma expressão de cultura e lusitanidade.

O carácter acessório da necessidade «transporte» e as condições e os métodos de exploração dos ser- viços de transportes, pelo Dr. J. Faria Lapa

Do artigo, publicado, recentemente, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, da autoria do sr. Dr. J. Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial da «C. P.» sob o título «O carácter acessório da necessidade «transporte» e as condições e os métodos de exploração dos serviços de transportes» fez-se uma separata de cuidada apresentação, valorizando-se, assim, um trabalho, que embora ocupe algumas páginas, apresenta e desenvolve, proficientemente, um tema de grande interesse.

O importante ensaio do sr. Dr. J. Faria Lapa é já sobejamente conhecido dos assinantes da *Gazeta*, que o leram com o devido apreço; no entanto, desejamos, nesta notícia, reproduzir uma pequena passagem, que reputamos de excepcional importância, acerca dos métodos de exploração dos transportes aplicados às flutuações do tráfego, nas épocas de expansão, em que os serviços têm de ser dilatados, e nas épocas de depressão, em que esses serviços são, forçosamente, contraídos.

«As empresas transportadoras de grandes dimensões — expõe o ilustre ensaísta — com numeroso pessoal, estrutura orgânica necessariamente esquematizada e rígida, largos investimentos, sobretudo em capitais fundiários, que não podem ser transferidos sem perda total, ou quase total, da sua utilidade, têm maior facilidade em responder à dilatação dos serviços, que à contracção. Para a primeira, não lhes é difícil intensificar as circulações — sempre atentas a que não decresça o valor da razão entre as prestações de transporte, o chamado coeficiente de utilização —, aumentar as velocidades, procurando encontrar o tempo decorrente entre duas utilizações sucessivas do mesmo veículo, o chamado ciclo da rotação, etc.

«Já nas épocas de depressão, não se torna fácil a tais empresas contrair os serviços. O pessoal, que é adestrado, não pode ser dispensado, para depois vir novamente a ser chamado, quando se verificasse a expansão. Os capitais fundiários, por sua natureza, não podem ser transferidos; os capitais técnicos, pela especialização, também não encontram aplicações diversas. Os custos globais fixos são, nas empresas transportadoras de grandes dimensões, relativamente elevados; esta circunstância provoca, nas épocas da contracção do tráfego, sensível elevação dos custos fixos unitários, e portanto dos custos totais unitários.»

Ao sr. Dr. J. Faria Lapa, nosso ilustre e obsequioso colaborador, agradecemos o exemplar oferecido a esta redacção da sua separata.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Secção de Vias e Obras

4.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 6, II série, de 8 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 15/52, de 23 do corrente, da Direcção Geral de Transportes Terrestres, aprovar o processo de expropriação de três parcelas de terreno com as superfícies de 389,30 m², 163 m² e 149,80 m², a primeira situada entre os quilómetros 11,679.50 e 11,818.55, a segunda entre os quilómetros 12,067.67 e 12,181.75 e a terceira entre os quilómetros 12,166.43 e 12,250.00, da linha de Vendas Novas, destinadas à ampliação da linha de resguardo da estação de Marinhas.

O «Diário do Governo», n.º 7, II série, de 9 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no § 2.º da base 16.ª do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovadas pelo Decreto n.º 13.260, de 9 de Março de 1927, e em harmonia com o artigo 10.º do regulamento anexo ao Decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, foram nomeados para fazer parte da Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado no ano de 1953 o chefe de repartição, além do quadro, engenheiro Eugénio de Campos Amaral e vogal secretário da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, além do quadro, Carlos Manitto Ferreira Torres.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 10, III série, de 13 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de ontem de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anuladas as tarifas especiais n.ºs 101, de grande velocidade, tarifa especial n.º 5 C — Passageiros, tarifa n.º 19, de grande velocidade, suspensas, respectivamente, desde 7 de Maio, 10 de Setembro e 10 de Agosto de 1942, e diversos avisos ao público publicados pela referida Companhia e pelas extintas Companhias Nacional de Caminhos de Ferro, Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e Caminhos de Ferro de Guimarães.

Pelo mesmo despacho foi também aprovada a proposta

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ficar sem efeito a publicação da tarifa especial — Passageiros — Bilhetes de excursão, com itinerários escolhidos pelos passageiros, em serviço combinado com a Sociedade Estoril, cujo projecto, bem como os dos avisos ao público respectivos anunciando a entrada em vigor da citada tarifa, haviam sido aprovados conforme despacho publicado no «Diário do Governo» n.º 54, 3.ª série, de 4 de Março de 1952.

O «Diário do Governo», n.º 12, III série, de 15 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 7 do mês corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à classificação geral de mercadorias, à tarifa geral e à tarifa de transportes na via fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, tendo o da tarifa geral o acordo da Sociedade Estoril, e mediante os quais as rubricas actuais de «Açúcar cãdi», «Açúcar de Saturno» (acetado de chumbo), «Açúcar em rama» e «Açúcar refinado (ou moído)», são substituídas pela de «Açúcar comum» (refinado ou em rama), continuando a existir a de «Açúcar não designado».

O «Diário do Governo», n.º 25, III série, de 30 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendente a facilitar o transporte, em pequena velocidade, de sal comum (marinho ou gema) a granel, sal comum (marinho ou gema) em sacos ou barricas e sal comum refinado empacotado ou em caixas.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabelece o preço especial de \$35 por tonelada e quilómetro a aplicar ao transporte, em pequena velocidade e no regime de vagão completo, de remessas de cascas para curtimentos de couros não designadas, sendo, em consequência, anulado e substituído o aviso ao público B. n.º 108, de 15 de Fevereiro de 1951.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços especiais de \$45 e \$40 por tonelada e quilómetro, nas condições indicadas no citado projecto, para o transporte de farinhas para alimentação de animais, sêmeas e *tourteaux*, em detalhe e em vagão completo em pequena velocidade.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4 (Passageiros — Bilhetes de assinatura), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são criados preços de bilhetes, do capítulo III da referida tarifa, entre a estação de Aveiro e o apeadeiro de Oronhe, no ramal de Sernada a Aveiro.



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



ESCOLA ACADÊMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

+—+—+

LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 kms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

—::— ou £ 3.000.000 —::—

+—+—+

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

+—+—+

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,60 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

Tosse?

