

GAZETA

DO CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

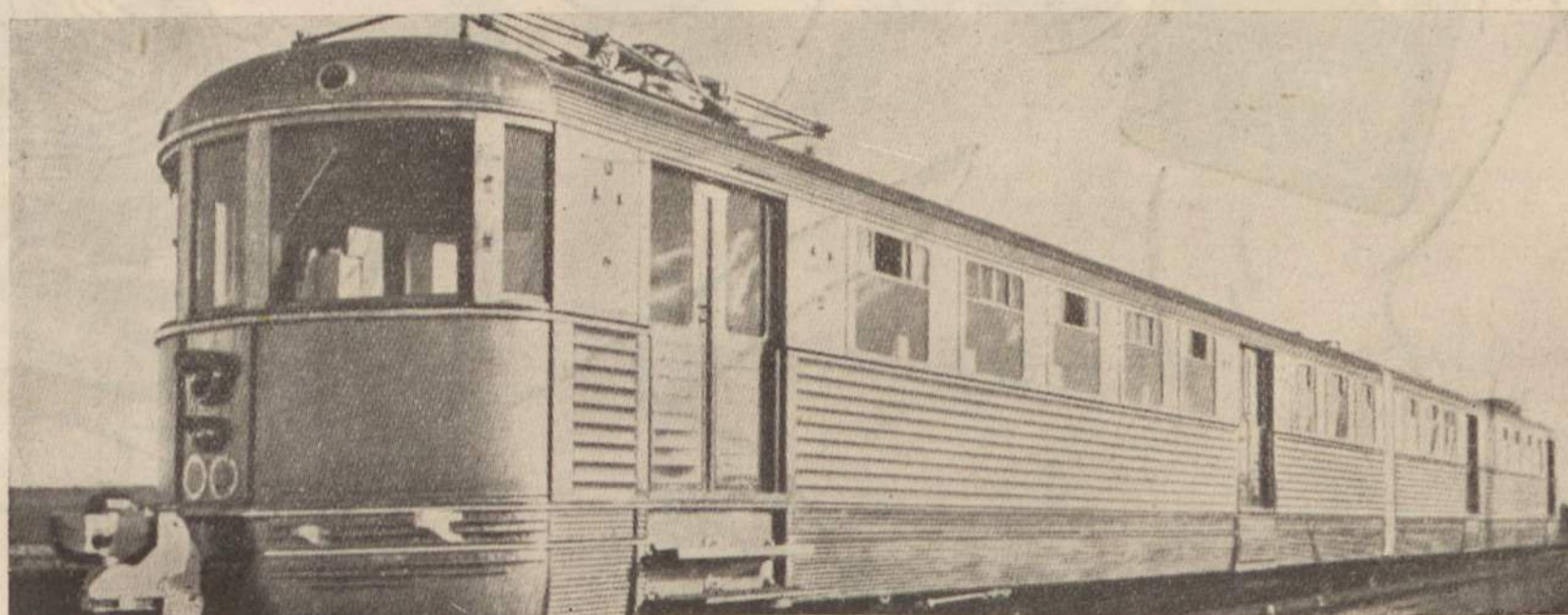
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



Automotora Dupla em serviço na S. N. C. F. desde 1938

THE **Budd** COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA

DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8º)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS—RUA DE S. JULIÃO, 23—LISBOA



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

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: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1528

16 — AGOSTO — 1951

ANO LXIV

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
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

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
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

A C. P. e a acção do seu respectivo Conselho de Administração, em 1950	239
Agradecimento	240
Direcção Geral dos Transportes Terrestres	241
Caminhos de Ferro Coloniais	241
Há 50 anos	241
Exposição Internacional de «Containers»	241
Jardim Zoológico de Lisboa.	242
Passagens de nível.	242
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS.	243
Parte Oficial	246
Espectáculos.	251

A C. P. e a acção do seu respectivo Conselho de Administração, em 1950

Recebemos o Relatório do Conselho de Administração e respectivo Parecer do Conselho Fiscal apresentado à assembleia geral ordinária dos accionistas da C. P. em 31 de Julho do corrente ano, e referente ao exercício de 1950.

Por esse documento vemos que apesar de todos os esforços empregados pela Administração no sentido de se reduzirem as despesas da exploração, o *deficit* foi da ordem dos 80.594 contos. É preciso prestar justiça a esses esforços: o *deficit* não se deve a uma má administração mas, apenas, a outros factores, como sejam, a concorrência da camionagem, o grande número de automóveis particulares, e uma crise geral. Além disso, segundo se lê a páginas 8 do Relatório, pesam na vida da Companhia encargos sociais importantes que não têm sido considerados nas despesas de exploração. Esses encargos subiram a 64.003 contos.

As receitas e despesas de exploração nos últimos quatro anos, isto é, desde que a C. P. tomou conta da exploração de todas as concessões ferroviárias do país, foram as seguintes:

Anos	Receitas	Despesas	Saldo de exploração	Coeficiente de exploração
1947 . .	689.442	671.777	+ 17 665	97,44
1948 . .	634 758	655.186	— 20.428	103,22
1949 . .	618.410	638.178	— 19.768	103,20
1950 . .	596.755	611.898	— 15.143	102,54

Verifica-se deste mapa, como observa e comenta o Relatório, o seguinte, que passamos a reproduzir:

«1.º—Que as receitas de exploração baixaram, desde 1947, de 92.687 contos ou sejam 13,44%;

2.º—Que as despesas de exploração, no mesmo período de tempo, baixaram de 59.879 contos, ou sejam 8,91%. Reconhece-se que desceram em menor percentagem do que as receitas; mas numa empresa comercial com as características da nossa, não é possível, como bem se compreende, ajustar as despesas de exploração à bitola das receitas. Verifica-se, porém, que a percentagem da sua redução tem aumentado de ano para ano, o que demonstra que o programa de restricções tem sido inflexivelmente mantido. A boa ordenação dos serviços, e a segurança da exploração, obrigam a que se proceda lentamente e com todas as cautelas. Como se vê, os coeficientes de exploração, depois da quebra brusca de 1948, têm melhorado, embora lentamente».

E o Relatório fecha deste modo e com optimismo o comentário:

«Afigura-se-nos como certo que, depois da entrada em serviço de novas unidades motoras, e do alargada exploração económica, já com tanto êxito experimento, a novos sectores da rede, poderemos regressar a coeficientes não deficitários».

A C. P. tem procurado melhorar sempre os seus serviços. E tem-no feito de modo a merecer justos encômios. Assim, no referido ano de 1950, entraram em circulação 19 carruagens suíças, tendo-se completado com elas a encomenda de 61 carruagens, feita em 26 de Junho de 1947 à fábrica «Shindler Wagons S. A.». Com óptimos resultados, continuaram em circulação 11 veículos para passageiros, fornecidos pela fábrica sueca «Nohab», os quais fazem serviço atrelados às automotoras recebidas da mesma procedência.

Sobre a aquisição de novo material o Relatório

informa-nos que, em 5 de Setembro de 1950, a Companhia assinou um contrato com a Caixa Geral de Depósitos, que outorgou nele como representante do Fundo do Fomento Nacional, conseguindo assim obter, através do Plano Marshall, os meios financeiros necessários para a aquisição de 17 unidades motoras Diesel eléctricas, sendo 5 locomotivas de 1.500/1.600 H. P., do mesmo tipo das actualmente em circulação, e 12 locomotivas de 1.350 H. P.

Foram em seguida estabelecidos contratos, para o fornecimento das primeiras, com «The American Locomotive Company» (Alco) e para o das segundas com «The Baldwin Locomotive Works».

Estas locomotivas, que se encontram em construção, devem ser entregues à C. P. por todo este ano.

O seu fornecimento, bem como o de alguns sobressalentes, foi ajustado pelo preço de 95:882.400\$00, limite do financiamento facultado pelo plano Marshall.

Apesar do serviço de passageiros ter melhorado bastante, o público, no entanto, não correspondeu aos esforços, à boa vontade da Companhia, como se pode ver pelo seguinte quadro:

Anos	Percurso de comboios	Número de passageiros (milhares)	Receita
1947	9:578.927	55.434	271:325.648\$37
1948	11:304.989	55.877	279:753.122\$76
1949	11:983.626	48.311	266:185.624\$81
1950	12:787.202	46.011	260:039.302\$78

A baixa de receitas verifica-se a partir de 1948.

A receita líquida por comboio quilómetro de passageiros foi:

Em 1947	28\$18
Em 1948	24\$59
Em 1949	22\$08
Em 1950	20\$22

Perante esta quebra de receitas, o Relatório faz esta observação:

«Teremos, sem dúvida, de rever o serviço de comboios de passageiros, no qual houve, no ano findo, um aumento de percurso de 803.576 Km., procurando-se acomodá-lo às necessidades do público, sem aumento excessivo de encargos para a Companhia».

A redução no transporte de mercadorias também se fez sentir bastante. O quadro seguinte é expressivo:

Anos	Tonelagem transportada	Redução	
		Toneladas	%
1947	4:461.250	—	—
1948	3:071.469	489.781	10,97
1949	3:547.648	423.821	10,66
1950	3:205.528	252.120	7,11

Como se vê, no período de 4 anos, a tonelagem das mercadorias transportadas em caminhos de ferro desceu de 1:165.722 T., ou sejam 26,139.

Para se conseguir sensível diminuição de despesa, vai procurar-se o embaratecimento dos preços de tracção. O material Diesel, que já se encontra em serviço, tem dado excelentes resultados. Com a entrada do novo material Diesel actualmente em construção e das automotoras que serão brevemente encomendadas conseguir-se-á uma redução maior nas despesas.

O Relatório dedica um capítulo (páginas 13 e 14) à concessão única. Na Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 7 de Julho, foi resolvido que a Companhia aceitasse a concessão de toda a exploração ferroviária do Continente, nas condições expressas nas bases constantes do Decreto-Lei n.º 38.246, de 9 de Junho do corrente ano. Em 14 de Julho, foi finalmente firmado o contrato entre o Estado e a Companhia, pelo qual esta assumiu, por direito, o papel que, de facto, tem desempenhado desde o começo do ano de 1947.

O Relatório lembra, a propósito, que foi em 14 de Setembro de 1859 que o Estado contratou com D. José de Salamanca a construção e exploração do Caminho de Ferro do Leste e Norte. Esta ficou sendo a mais antiga concessão do sistema ferroviário português, pois as anteriores nunca, por diversos motivos, lograram efectivação. Naquele mesmo ano, a 22 de Dezembro, constituía-se a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a qual D. José de Salamanca transportou a sua concessão. O Decreto que aprovou os estatutos da nova empresa, entre os considerandos que o acompanhavam e justificavam dizia que o objectivo da Companhia Real era *de suma utilidade para a Nação*. Ninguém, hoje, poderá negar ou deixar de reconhecer os altos serviços que os caminhos de ferro têm vindo prestando, ao longo da sua existência, à economia e ao progresso do País. O Estado reconhecendo esses serviços, nunca deixou de auxiliar os caminhos de ferro, porque, de facto, eles constituem um dos factores da riqueza nacional.

Com a concessão única inicia-se um novo e prometedor período de exploração ferroviária — e a acção da Companhia, como espera a sua ilustre Administração, desenvolver-se-á em mais íntima ligação com o Estado do que até aqui.

AGRADECIMENTO

O General Raúl Esteves, na impossibilidade de agradecer individualmente a todos que, nesta ocasião, lhe apresentaram os seus cumprimentos, quer pessoalmente, quer por bilhetes, cartões e telegramas, vem por este meio agradecer muito reconhecido a todos a sua amável e grata cortezia.

Direcção Geral dos Transportes Terrestres

Engenheiro José Miranda Coutinho

Para exercer o alto cargo de director-geral dos Transportes Terrestres, criado pelo decreto-lei, publicado em Maio do corrente ano e pelo qual foram extintas as direcções-gerais dos Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, foi nomeado o sr. engenheiro José Miranda Coutinho, por diploma assinado pelo sr. coronel Manuel Gomes de Araújo, ilustre Ministro das Comunicações.

O sr. engenheiro José Miranda Coutinho, que entrara, em 1930, para os Serviços de Viação, como componente da Comissão Técnica de Automobilismo de Lisboa, de que foi, sucessivamente, vogal, vice-presidente e presidente e, em seguida, vogal do Conselho Superior de Viação e membro da respectiva comissão executiva, assumiu, em 1933, a convite do falecido engenheiro Duarte Pacheco, então Ministro das Obras Públicas, o cargo de director-geral dos Serviços de Viação, lugar em que se manteve brilhantemente até à recente extinção da Direcção Geral daqueles Serviços. Foi-lhe confiada também a presidência do Conselho Superior de Viação.

O sr. engenheiro José Miranda Coutinho, que foi também vice-presidente do Conselho Superior de Transportes Terrestres, criado pelo sr. engenheiro Cencel de Abreu, colaborou competentemente em todas as reformas de transportes por estradas e fez parte ainda do Conselho Nacional de Turismo, como representante do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, e da Junta Autónoma de Estradas, como delegado do Conselho Superior dos Transportes. Técnico muito sabedor, os serviços que tem prestado ao País, ao longo de uma carreira sempre brilhante, o sr. engenheiro Miranda Coutinho, a quem apresentamos os nossos melhores cumprimentos, continuará a exercer o cargo de secretário-geral do Ministério das Comunicações.

Caminhos de Ferro Coloniais

BEIRA

A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Beira acaba de adquirir o seguinte material: 530 vagões abertos, de 40 toneladas; 100 vagões fechados, de 40 toneladas; 44 vagões para transporte de tabaco; 14 vagões, para transporte de gado; 2 vagões rebaixados; 75 vagões tanques para gasolina; 11 vagões tanques para água; 10 carruagens de 1.ª classe com ar condicionado; 8 carruagens de 2.ª classe; 25 carruagens de 3.ª classe; 29 furgões de quatro eixos; 12 locomotivas "Garratt"; 6 locomotivas "Santa Fé" e 6 automotoras.

O custo deste material, que é do mais moderno, ascende a 256.000 contos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Agosto de 1901)

Caminhos de ferro do Alto Minho

Parece, finalmente, que está em via de realização o estabelecimento do caminho de ferro do Alto Minho, cuja concessão data de 1890, não tendo havido dificuldade por que não passasse o projecto.

Os srs. José Antonio Duro, Antonio José da Silva e Agostinho Dine, que teem sido poderosamente auxiliados pelo sr. Justino Teixeira, que foi quem dirigiu os estudos e fez o projecto, promoveram a subscrição para emissão de 180:000\$000 réis, capital acções, tendo sido subscriptos desde logo 50:000\$000 réis.

Os títulos são de 1, 5, 10, 20, 30 e 50 acções pagaveis em prestações, sendo a primeira de 10 % no acto da subscrição, e as restantes em percentagem não superior a 40 % e com intervallo minimo de trinta dias. A subscrição será encerrada no dia 31 do corrente.

Os fins da companhia são: a compra, com todos os respectivos direitos e encargos, da concessão pelo tempo de 99 annos, de um caminho de ferro de via reduzida sobre o leito da estrada real n.º 23, de Valença a Monsão bem como a compra da segunda parte da concessão respectivamente à linha do Monsão a Melgaço e a construcção e exploração d'essas linhas ferreas.

A administração da companhia será confiada a uma direcção ou conselho de tres membros.

Este caminho de ferro atravessa uma região feracissima e muito industrial e comercial, como já em tempo tivemos occasião de referir.

A linha será de 0,65 entre carris, e tanto o material fixo como o circulante está já contractado com uma casa ingleza.

Exposição Internacional de "Containers"

Na recente exposição de "containers" organizada, em Munique, pela "Maison Suisse de Transports et Communications", com o patrocínio do "Bureau International des Containers", Paris, proferiram-se algumas conferências de interesse, tendo-se chegado à conclusão de que o "container" continua a impôr-se como material básico de uma nova modalidade dos transportes ferroviários.

O Director Adjunto do Serviço Económico dos Caminhos de Ferro em Utrecht, sr. Gerst, expôs o conceito dos caminhos de ferro da Holanda ácerca da utilização dos "containers", conceito que compreende não só a criação de um serviço ferroviário de porta em porta, mas, também, o desejo de vencer a concorrência do camião.

Jardim Zoológico de Lisboa

Raro é o mês em que não se inaugura, no Jardim Zoológico, um melhoramento importante. Em 1 do corrente, nada menos de cinco foram inaugurados pelo ilustre Conselho de Administração, a que preside o sr. Professor Fernando Emídio da Silva, espírito de artista. Na assistência, convidados e representantes da Imprensa.

As honras da casa foram feitas pelos srs. Professor Fernando Emídio da Silva, almirante Sousa e Faro e Marquês de Fontes, administradores, e pelos srs. dr. Manuel Magno e José Jacinto Parreira. As senhoras convidadas foram amavelmente acompanhadas pela senhora de Fernando Emídio da Silva.

Os melhoramentos inaugurados foram os seguintes: «Tenda do Faustino & C.^ª», onde ficou instalada uma república de cinquenta macacos; nova instalação do gato-tigre, do lince e roedores; aviário do Restaurante; exposição das novas espécies vindas de Angola, incluindo as 35 «suruncucus» recém-nascidas no Jardim, e finalmente a exposição das admiráveis colecções de aves doadas às Laranjeiras pelo sr. dr. Alfredo Pedro Guisado.

Os melhoramentos foram vistos através de um delicioso passeio, dado num «comboio especial» posto à disposição dos convidados.

Durante o chá, o sr. Professor Fernando Emídio da Silva, encantou a assistência com a elegância da sua palavra. Evocou, primeiro, a memória de seu pai, Manuel Emídio da Silva, a cuja dedicação muito ficou a dever o Jardim Zoológico; depois, referiu-se a quantos têm dado àquele delicioso parque o melhor do seu interesse, não tendo sido esquecidos, na sua grata enumeração, os governos ultramarinos, e por último dirigiu palavras de justa admiração ao ilustre arquitecto Raúl Lino, que continuava a prestar os seus serviços àquele Jardim, e ao sr. dr. Alfredo Pedro Guisado, a quem o mesmo Jardim ficava devendo agora, com as suas valiosas ofertas, um grande testemunho de interesse.

No Jardim há, actualmente, dois simpáticos chimpanzés, que foram mostrar às visitas as suas habilidades; um deles, que é desportista, anda de triciclo, e ambos sabem comer à mesa, com muita compostura, servindo-se impecavelmente da colher. Extraordinariamente inofensivos, gostam de acamaradar com as crianças, e um deles, o referido desportista, está na disposição de ensinar os seus amiguinhos, que são muitos, a andarem de triciclo.

Passagens de nível

A Comissão Económica Europeia preconiza a sua supressão

Um grupo de especialistas das questões de transportes por estrada e caminhos de ferro, da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, preconizou, na sua recente reunião em Genebra, a supressão das passagens de nível, em que a circulação é muito intensa, assim como as passagens de nível em que o tráfego não é muito intenso mas onde é fraca a visibilidade.

Os peritos classificaram as passagens de nível em cinco categorias, mas calculam que seria impraticável suprimi-las todas devido às despesas consideráveis que a medida acometeria. No entanto, declararam-se bastante convencidos de que a supressão dessas passagens de nível em que o perigo é maior, contribuiria para reduzir consideravelmente as pesadas perdas em vidas humanas e em bens que se registam todos os anos. Em 1949 em 14 países da Europa, produziram-se mais de 4.500 acidentes em passagens de nível, sendo 500 deles fatais.

O grupo de trabalho da C. E. E. ao tratar, na sua primeira sessão, da segurança nas passagens de nível, exprimiu o voto de que não fossem criadas mais passagens de nível na construção de novas estradas ou caminhos de ferro.

A este respeito os peritos recomendaram que se deixasse entre a estrada e a linha férrea um espaço livre suficiente para permitir, quando a situação topográfica a isso não se oponha, ao desenvolvimento de construções industriais e de habitação.

O texto integral do relatório será comunicado aos Governos por intermédio do Secretariado da C. E. E. e será estudado no decurso das reuniões ulteriores do grupo de trabalho, o qual se esforçará por determinar os factores económicos e as considerações de segurança que os Governos dos diversos países deverão ter em conta para a supressão progressiva das passagens de nível.

O grupo de trabalho mixto encarregado da segurança nas passagens de nível instituído pela comissão de transportes da C. E. E. teve a sua primeira sessão em Genebra, de 26 a 28 de Junho, e nele estiveram representados os seguintes países: Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Itália, Países Baixos, Suécia e Suíça, e as seguintes organizações internacionais: Organização Internacional do Trabalho, União Internacional dos Caminhos de Ferro, Organização Mundial do Trabalho Automóvel, Federação Rodoviária Internacional e União Internacional dos Transportes Rodoviários.



Quando o Santo Padre, em extraordinárias circunstâncias, celebra a Missa em S. Pedro

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

XII

Por CARLOS D'ORNELLAS

O dia designado para a cerimónia do encerramento da XV sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, a que já nos referimos várias vezes, é o dia 4 de Outubro. O acto tem lugar no Auditório da Universidade de Roma, sob a presidência do Director Geral dos Caminhos de Ferro da Itália, Eng.º Di Raimondo, que declara ter chegado ao seu final o congresso que tão bons resultados trouxe para o progresso das linhas férreas de todo o mundo. Não quis o ilustre engenheiro inumerar naquele momento todos os problemas e quais as conclusões adoptadas por acordo, pois todos os trabalhos foram seguidos com interesse, nas secções respectivas. Afirmou, no entanto, que lançando uma vista ao de leve sobre o panorama ferroviário, ficou com a convicção do emprego de uma grande actividade, por vezes laboriosa, da parte de todos os delegados que actuaram de molde a conseguir para os caminhos de ferro mais progressos e dias mais felizes para os ferroviários. Estudaram-se os problemas administrativos e científicos; não se

descuraram os problemas de via e obras, a exploração e ainda a segurança de organização, além dos aspectos de natureza económica e social. Di Raimondo terminou as suas considerações mostrando-se satisfeito por se ter conseguido melhorar os serviços ferroviários indo ao encontro das exigências diversas dos que viajam nos caminhos de ferro. Mr. Delory também falou, encerrando-se a sessão.

Começou então a debandada dos visitantes da Itália e nós aproveitámos a oportunidade para, com curta demora, mas com mais algum descanso, iniciarmos a visita à capital, a que se pode chamar o grande museu do mundo.

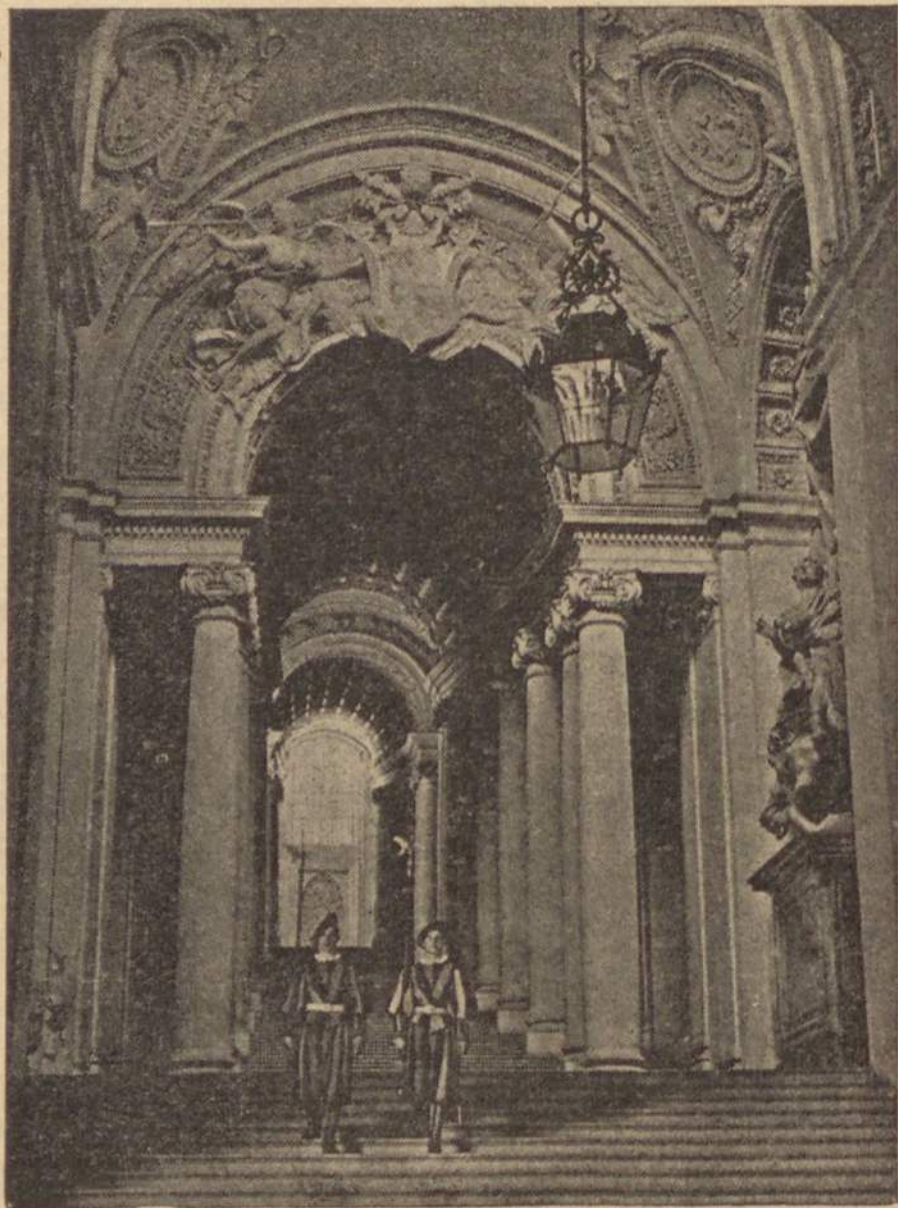
Só mais dois dias nos restam e pouco ou nada vimos de Roma e seus arredores.

Cabe a vez ao museu do Vaticano, sumptuoso edifício com salas consecutivas, que atingem cinco quilómetros de extensão total. Disse o falecido escritor madeirense J. Reis Gomes que ir ao museu do Vaticano é perder-se uma pessoa num «oceano de belezas». Dispusemos de uma manhã para esta vi-

sita, feita como se passa revista a uma formatura militar. É um museu de encanto instalado num velho palácio que foi residência dos Papas e sofreu várias modificações, ocupando uma superfície de cinquenta e cinco mil metros quadrados. Dois dias não chegam para admirar o precioso recheio e apreciar as belezas impressionantes que encerra este magnífico edifício, de uma grandeza vasta e de uma riqueza fabulosa. Fazer esta visita sem levar o respectivo catálogo é perder tempo, porque tudo está numerado e só com o seu auxílio se poderá ver com atenção este museu. Grande parte das obras que nele figuram vieram das escavações e foi Miguel Angelo quem tomou a seu cargo a limpeza e reparação de algumas importantes obras de arte que ali figuram, depois de identificadas e restauradas devidamente. Citarei poucas dessas muitas obras de vulto que me foi dado ver e apreciar: As tapeçarias de Rafael que revestem as paredes de alguns salões; um trabalho grego do primeiro século antes de Cristo, conhecido pelo grupo Lacoonte, encontrado, em 1506, na Casa de Ouro, de Nero; os sarcófagos de Santa Helena e de Santa Constança; estátua de Juno e bustos de Adriano e Antinus; estátua de Venus saindo do banho; Capela Sextina, com frescos de Miguel Angelo; etc.. A Biblioteca, que reúne cerca de vinte e quatro mil manuscritos orientais, gregos e latinos, tem valiosos livros que constituem autênticas raridades. Grande parte do interior do Museu do Vaticano é constituído por obras ofertadas por Napo-



Uma das numerosas obras primas da Igreja de S. Pedro, «A Piedade», de Miguel Angelo



VATICANO — Escada régia com a típica guarda Suíça

leão I, Carlos X, o Rei da Prússia, Mac-Mahon, Príncipe Demidoff e o Papa Leão XIII, que possui um salão com as suas dádivas, homenagem ao seu espírito tolerante e à sua inteligência.

Outra visita que se impõe fazer é às quatro Basílicas importantes — e há que percorrê-las para ganhar o jubileu do Ano Santo: são elas, S. Pedro, S. Paulo, S. João de Latrão e Santa Maria Maior.

A de S. Pedro é a mais majestosa e a mais vasta das basílicas da cristandade — obra prima da arte italiana da Renascença da época baroca.

A superfície é de quinze mil cento e sessenta metros quadrados, tendo de comprimento 187 metros, a nave transversal cento e trinta e dois metros e meio e o seu diâmetro é de 42.

No ano 319, Constantino edificou sobre o lugar dum oratório erigido pelo Papa Anacleto e sobre o túmulo de S. Pedro uma Basílica que foi consagrada em 18 de Novembro de 326, pelo Papa Silvestre. Como a mesma ameaçava ruína no século XV, Nicolau V resolveu reconstruí-la. Os trabalhos começados em 1452 foram lentos, e só em 1506, com o Papa Júlio II, que entregou a execução a Bramant, a construção teve seu fim, segundo novo plano em que foi adoptada a cruz grega tendo por cima uma cúpula central, queria, dizia ele, levantar o Panteão sobre a Basílica de Constantino. Quando o Papa e

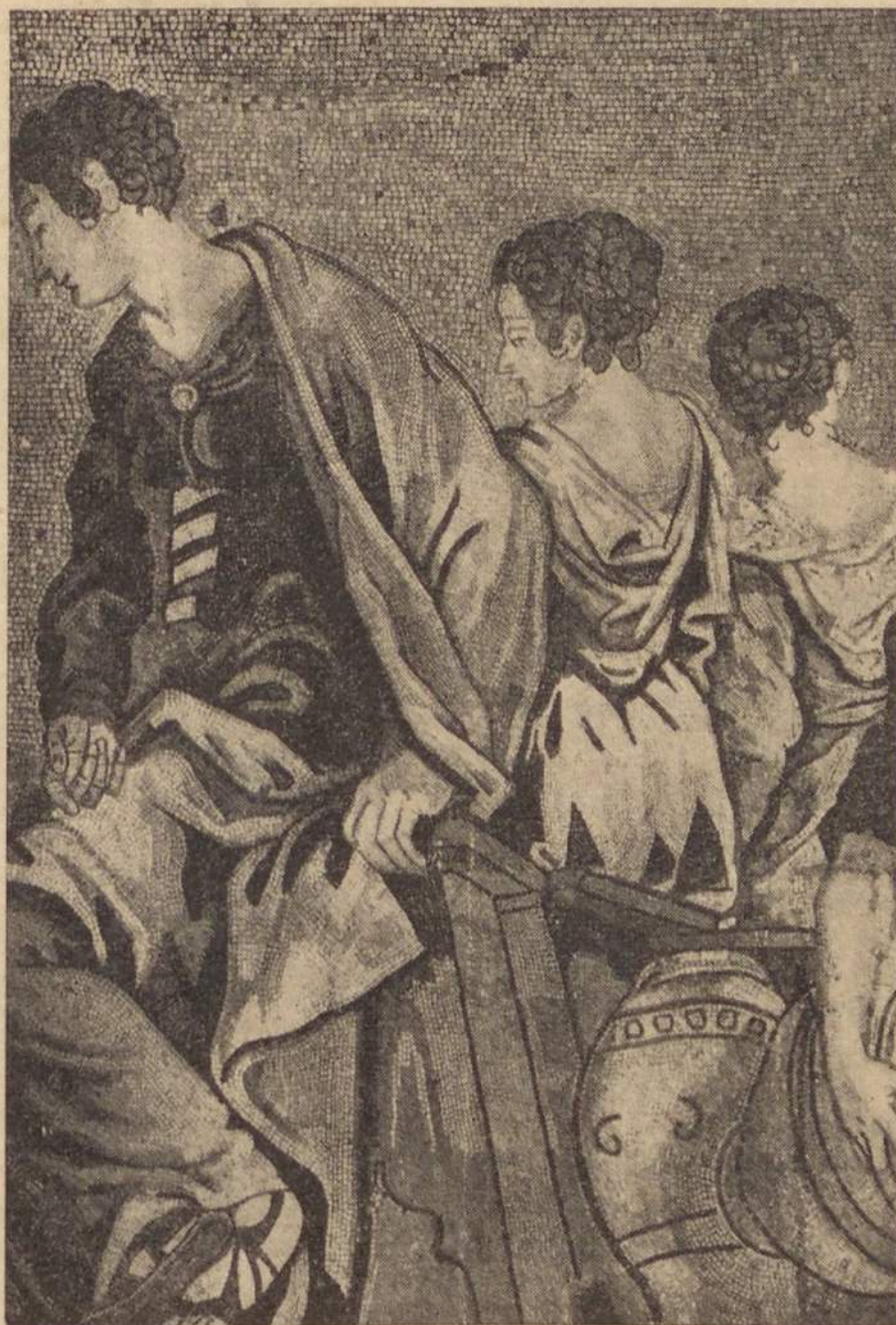
o architecto morreram (1513-1514) Leão X chamou para a Direcção dos trabalhos Rafael em colaboração com Giocondo e Giuliano de Sangallo. Rafael concebeu um projecto em cruz latina, mas depois da sua morte (1520) Peruzzi voltou à cruz grega. Os trabalhos da Basílica tomaram novo impulso sob a direcção de Sangallo, que defendeu o plano da cruz latina. Pela sua morte, em 1546, Miguel Angelo volta ao plano de Bramante, que substituiu o projecto do Pantheon pelo da cúpula florentina de Brunelleschi, dirigindo os trabalhos até à sua morte, ocorrida em 1564. Vignole e Pirro Ligorio foram os continuadores da sua obra, seguidos de Giacomo della Porta, que deu por terminado o zimbório. O Papa Paulo V, que pontificou de 1605 a 1621, retomou a ideia da cruz latina de Bramante. C. Moderno prolongou a nave para a praça e construiu o pórtico e a fachada actual que tem de largura cento e vinte metros e dezanove centímetros por quarenta e oito metros e quarenta centímetros de altura. Em 18 de Novembro de 1626, no 1300 aniversário da primeira consagração, foi o Papa Urbano VIII que consagrou o novo templo. Nesta obra colaboraram os artistas na architectura e na pintura de maior relevo da época, verdadeiros mestres que ligaram o seu nome a uma obra verdadeiramente invulgar.

Ainda a propósito do local onde está construída

a Basílica de S. Pedro, diremos que o terreno pertencia também aos domínios de Nero, e nele foram sacrificados muitos cristãos que tiveram sepultura numa gruta contígua ao circo onde se crê que foi depositado o corpo de S. Pedro.

Cinco portas dão entrada ao templo, sendo a da direita — a Porta Santa — a que se abre cada vinte e oito anos para o jubileu. É surpreendente a entrada pela extensão, que é de enormes proporções, pois atinge cento e oitenta e sete metros. Pode admirar-se a estátua de bronze de S. Pedro, que figura sentado, junto ao último pilar da direita da nave da direita. Para admirar temos o altar maior que é de bronze; a confissão de S. Pedro, debaixo do altar, onde existe a sua tumba e dizem também existir metade do corpo de S. Pedro e outra metade de S. Paulo; as quatro gigantescas estátuas de bronze dos santos Ambrósio, Agostinho, Anastácio e João Crisóstomo. Relíquias notáveis aqui existem como, por exemplo, uma lança com a qual foi ferido Jesus depois de morto. Não tem conta as belezas artísticas que se observam, como estátuas, pinturas, mármore, mosaicos, enfim um cem número de obras de arte, autênticas preciosidades. É curioso o facto de os confessionários de diferentes línguas ostentarem na parte superior um rótulo que indica, em latim, o idioma de quem se confessa.

(Continua)



Pormenor de um quadro, numa exposição dedicada especialmente aos mosaicos, realizada em Roma



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 153, da III Série, de 5 de Julho, publica o seguinte:

Gabinete do Ministro

Pelo Decreto-Lei n.º 38:246, de 9 de Maio findo, foi o Governo autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos das bases anexas ao mesmo decreto-lei, a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes pela concessão única, prevista na Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945.

Aprovadas as referidas bases pela assembleia geral dos accionistas, elaborou a Companhia uma reforma de estatutos destinada a introduzir nestes as necessárias alterações.

Nestes termos;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, o seguinte:

Artigo 1.º São aprovados os novos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, que baixam assinados pelos Ministros das Finanças e das Comunicações.

Art. 2.º A Companhia deverá outorgar a respectiva escritura dentro de quinze dias, a contar da publicação do presente decreto, e satisfazer as formalidades de publicação e registo comercial prescritas na lei geral, salvo, quanto às primeiras, a publicação no *Diário do Governo*.

§ único. Satisfeito o disposto neste artigo, os estatutos anexos entrarão imediatamente em vigor, independentemente de qualquer outra formalidade.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 5 de Julho de 1945. —
ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *Artur Águedo de Oliveira* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

TÍTULO I

Denominação, sede, fins e duração da Companhia

Artigo 1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, conhecida geralmente pela designação de Companhia Portuguesa (C. P.), continua a existir com a mesma denominação, devidamente registada, e a ter em Lisboa a sede da sua administração.

A Companhia regeu-se sucessivamente pelos estatutos seguintes:

- a) Estatutos de 15 de Dezembro de 1859, aprovados por Decreto de 22 do mesmo mês;
- b) Estatutos de 1885 (alvará de 25 de Junho);
- c) Estatutos de 1887 (alvará de 22 de Setembro);
- d) Estatutos de 1894 (alvará de 30 de Novembro);

e) Estatutos de 1931 (Decreto n.º 20:692, de 31 de Dezembro de 1931, rectificado em 2 de Janeiro de 1932);

f) Estatutos de 1947 (Decreto n.º 36:445, de 31 de Julho).

O seu pacto social passa agora a ser constituído pelas disposições estatutárias incertas neste artigo e nos que se seguem.

Art. 2.º A Companhia é portuguesa e como tal sujeita unicamente às leis e tribunais portugueses.

Art. 3.º O fim principal da Companhia é a exploração das linhas e ramais de caminhos de ferro que a seguir se mencionam:

I. No Norte do País:

1) Via larga:

a) Linha do Minho: do Porto (S. Bento) a Monção, incluindo os ramais de Alfândega, Braga, Viana-Doca e internacional de Valença, a linha de circunvalação de Leixões e suas dependências a Contumil e Ermesinde e o funicular de Santa Luzia, da estação de Viana do Castelo ao Monte de de Santa Luzia;

b) Linha do Douro: de Ermesinde à Fronteira de Barca de Alva.

2) Via estreita:

a) Linha da Póvoa: do Porto (Boavista) à Póvoa de Varzim e Lousado, com os ramais de Matosinhos e de S. Gens;

b) Linha de Guimarães: do Porto (Trindade) a Fafe;

c) Linha do Tâmega: de Livração a Arco de Baúlhe;

d) Linha do Corgo: de Régua a Chaves;

e) Linha do Tua: do Tua a Bragança;

f) Linha do Sabor: do Pocinho a Duas Igrejas.

II. No Centro:

1) Via larga:

a) Linha do Norte: de Lisboa (Santa Apolónia e suas dependências) a Campanhã, com ramais de Tomar, da Lousã (Coimbra-B a Serpins) e do canal de S. Roque e ainda a linha de cintura de Braço de Prata a Campolide, com as concordâncias de Xabregas e Benfica;

b) Linha do Leste: do Entroncamento à fronteira de Elvas, incluindo o ramal de Cáceres;

c) Linha do Oeste: de Lisboa (Rocio) à Figueira da Foz, com os ramais de Alcântara, de Sintra e de Alfaiões e concordância de Lares;

d) Linha de Cascais: do Cais do Sodré a Cascais e seu ramal da Cruz Quebrada ao Estádio Nacional;

e) Linha da Beira Baixa: de Abrantes à Guarda;

f) Linha da Beira Alta: da Figueira da Foz, por Pampilhosa, à fronteira de Vilar Formoso;

g) Linha de Vendas Novas: do Setil a Vendas Novas.

2) Via estreita:

a) Linha do Dão: de Santa Comba Dão a Viseu;

b) Linha do Vouga: de Viseu a Espinho, com os ramais de Sernada a Aveiro e de Aveiro-Mar.

III. No Sul:

Via larga:

a) Linha do Sul: de Lisboa (Terreiro do Paço), por Beja, a Vila Real de Santo António e ramais do Seixal, Montijo, Montemor, Moura e Lagos;

b) Linha do Sado: de Pinhal Novo à Funcheira, com o ramal de Sines;

c) Linha de Évora: de Casa Branca a Vila Viçosa, com os ramais de Reguengos, Mora e Portalegre-Estação.

§ único. Enquanto subsistir o arrendamento celebrado entre a Companhia e a Sociedade Estoril, por contratos de 7 de Agosto de 1918 e 11 de Outubro de 1946, a linha de Cascais poderá continuar a ser explorada pela sociedade arrendatária.

Art. 4.º Além do fim designado no artigo anterior a Companhia propõe-se:

a) Explorar todas as linhas ou ramais de caminho de ferro de interesse público que de futuro se construírem e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração;

b) Ampliar ou completar a rede, nos termos da alínea b) do artigo 1.º do contrato de concessão e em harmonia com o plano ferroviário aprovado;

c) Fazer transportes, independentemente de autorização do Governo, por via terrestre, fluvial ou aérea, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando, à sua escolha, isolada ou cumulativamente, qualquer meio de transporte, sem prejuízo da possibilidade para o Governo da concessão de exclusivos de transporte aéreo;

d) Fruir e explorar terrenos, matas, minas, pedreiras, oficinas, fábricas ou outros estabelecimentos que lhe sejam concedidos ou adquira por qualquer forma.

§ único. Para o efeito indicado na alínea c) poderá a Companhia organizar, por si ou associada, empresas destinadas a transportar pessoas ou mercadorias, em serviço combinado com o caminho de ferro ou em substituição deste, sujeitando-se ao regime instituído para o sistema de transportes que adoptar; poderá, outrossim, participar em empresas já organizadas, cujos fins abranjam os constantes da alínea c).

Art. 5.º A duração da Companhia será a da concessão que lhe foi feita ou das que vier a obter.

TÍTULO II

Ações e obrigações

CAPÍTULO I

Ações

Art. 6.º O capital da Companhia é de 20:000.000\$, representado por 20:000 acções, cada uma no valor nominal de 1.000\$.

Destas acções deduzir se ão as que, por qualquer título, se tornarem propriedade da Companhia, as quais serão anuladas. Para esse efeito deverá inscrever-se no activo uma verba correspondente ao valor das acções anuladas, não se alterando no passivo a cifra do capital social.

§ único. O capital social poderá ser elevado, uma ou mais vezes, por simples resolução do conselho de administração, até ao montante de 100:000.000\$. Além deste limite o aumento só pode efectuar-se por deliberação da assembleia geral, sob proposta do mesmo conselho.

Art. 7.º As acções serão nominativas e ao portador e reciprocamente convertíveis.

Poderá haver títulos de 1, 5, 10 e 25 acções.

Art. 8.º As acções são indivisíveis. A Companhia só reconhece um titular para cada acção.

A propriedade de uma acção importa plena adesão aos estatutos da Companhia.

Art. 9.º Os accionistas terão o direito de depositar as suas acções nos cofres da Companhia ou nos que forem indicados pelo conselho de administração. Deste depósito será passado recibo nos termos que o mesmo conselho fixar.

CAPÍTULO II

Obrigações

Art. 10.º A Companhia responde pelas obrigações que emitiu e ainda subsistam, assim como pelas que ficaram a

seu cargo em consequência da incorporação de outras linhas, compreendidas as obrigações de 5 por cento da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, sem prejuízo, quanto a estas, da garantia do Estado, nos termos do Decreto-Lei n.º 36:070, de 30 Dezembro de 1946.

Poderá ainda emitir novas obrigações, nos termos e condições legais, mas sem sujeição ao limite fixado no artigo 196.º do Código Comercial.

Decorridos cinco anos sobre a data da emissão, tem a faculdade de reembolsar antecipadamente as obrigações ou de as converter.

Art. 11.º Haverá títulos de 1, 5 ou 10 obrigações, à escolha do subscritor. As obrigações poderão ser nominativas ou ao portador.

Art. 12.º O pagamento dos títulos reembolsáveis e dos cupões far-se-á na caixa da Companhia, em Lisboa, ou nos estabelecimentos de crédito designados pelo conselho de administração.

As obrigações a reembolsar deixam de vencer juro desde a data em que forem reembolsáveis.

O reembolso será anunciado pela forma indicada no artigo 54.º.

TÍTULO III

Administração da Companhia

CAPÍTULO I

Organização e competência

Art. 13.º A administração da Companhia compete a um conselho de sete membros, todos cidadãos portugueses, residentes em Portugal, dos quais quatro serão eleitos pela assembleia geral, de entre os accionistas, e três nomeados livremente pelo Governo.

Art. 14.º O conselho terá um presidente e um vice-presidente. O primeiro será designado livremente pelo Governo, de entre os administradores; o segundo será eleito pelo conselho, de entre os seus membros.

O conselho elegerá, também anualmente, de entre os seus vogais, um administrador-delegado, ao qual competirá prover à gerência dos negócios correntes da administração, superintender na execução das deliberações do conselho e exercer todas as demais atribuições que o conselho nele delegar.

§ 1.º O vice-presidente e o administrador-delegado podem ser reeleitos.

§ 2.º Na falta do presidente e do vice-presidente as sessões serão presididas pelo vogal que o conselho designar.

Art. 15.º Cada um dos administradores eleitos deverá caucionar a sua gerência por meio de acções da Companhia que representem o capital de 30.000\$.

Estas acções serão depositadas nos cofres da Companhia dentro de oito dias a contar da eleição e não poderão ser alienadas nem levantadas senão depois de aprovadas pela assembleia geral as contas da gerência respectiva.

Art. 16.º Junto do conselho funcionará um comissário do Governo, de livre nomeação deste.

O comissário terá voto consultivo nas sessões do conselho e incumbe-lhe especialmente habilitar o Governo a exercer o direito consignado no artigo 53.º.

§ único. No impedimento temporário do comissário poderá o Governo designar quem o substitua.

Art. 17.º O mandato dos administradores eleitos tem a duração de três anos, excepto nos dois primeiros anos do triénio que se seguir à aprovação destes estatutos, em cada um dos quais se fará a renovação de um dos administradores.

Determinar-se-á por sorteio qual o administrador sobre que há de recair a renovação. No primeiro ano o sorteio abrangerá os quatro administradores; no segundo incidirá sobre os restantes.

É permitida a reeleição.

§ único. Aprovados estes estatutos, a assembleia geral ordinária que se seguir procederá à eleição dos quatro administradores.

Art. 18.º As vagas que ocorrerem no quadro dos administradores representantes dos accionistas serão preenchidas provisoriamente mediante designação feita pelos restantes administradores da mesma origem. O preenchimento definitivo far-se-á por eleição na primeira assembleia geral ordinária, mas só em relação ao período de tempo por que ainda haveria de servir o substituído.

Os administradores assim designados ou eleitos terão os mesmos poderes que os restantes.

Art. 19.º Sem prejuízo do disposto no artigo 53.º, compete ao conselho praticar todos os actos e exercer todos os poderes relativos à administração da Companhia.

Cabe-lhe designadamente:

a) Celebrar todos os contratos e acordos respeitantes aos fins mencionados nos artigos 3.º e 4.º, precedendo autorização do Governo e da assembleia geral, quando necessária;

b) Adquirir bens mobiliários ou imobiliários necessários para a realização dos fins da Companhia e aliená-los quando necessários;

c) Celebrar convenções com outras empresas cujos transportes ou estabelecimentos de qualquer natureza possam interessar à vida da Companhia;

d) Regular, segundo os estatutos, o emprego e aplicação dos fundos de reserva e de quaisquer outros;

e) Fixar e modificar as tarifas e o sistema de arrecadação das receitas, nos termos do contrato;

f) Estabelecer regimes especiais de exploração económica, nos termos do n.º 1.º do artigo 9.º do contrato;

g) Aprovar os regulamentos necessários para a execução dos serviços;

h) Aprovar o orçamento das receitas e despesas;

i) Contrair empréstimos para a satisfação das necessidades da Companhia;

j) Realizar todos os contratos atinentes à conservação e exploração das linhas, estabelecimentos e empresas da Companhia, e nomeadamente os contratos de fornecimento, de aquisição de máquinas, materiais, utensílios e ferramentas;

k) Autorizar todas as transferências de valores e fundos, desistir de privilégios, dar quitações, efectuar renúncias;

l) Nomear e demitir o director-geral e, sob proposta deste, os subdirectores, chefes de divisão e chefes de serviço e quaisquer outros empregados cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao director-geral;

m) Nomear e demitir o secretário-geral e, sob proposta deste, os funcionários superiores e quaisquer outros empregados dos serviços que lhe estão subordinados cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao secretário-geral;

n) Fixar os quadros do pessoal e respectivos vencimentos e conceder as gratificações que considerar justas;

o) Autorizar a proposição de quaisquer acções e processos, assim como as desistências, confissões e transacções relativas a processos pendentes; celebrar transacções extrajudiciais; autorizar compromissos arbitrais;

p) Submeter à assembleia geral as propostas para deliberações que sejam da competência exclusiva da mesma assembleia;

q) Dirigir ao Governo, com prévia autorização da assembleia geral, petições sobre o prolongamento de caminhos de ferro ou ramais.

CAPITULO II

Funcionamento

Art. 20.º O conselho terá normalmente uma sessão ordinária por semana. Pode, além disso, reunir extraordinariamente sempre que o presidente o julgue necessário.

As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos; em caso de empate o presidente terá voto de qualidade.

Para a validade das deliberações é necessária a presença de quatro administradores, pelo menos.

§ único. Aos administradores ausentes é permitido fazerem-se representar por outro administrador, mediante procuração conferida, para cada sessão, por carta ou por telegrama confirmado por carta. Nenhum administrador pode reunir mais de duas representações.

Art. 21.º Ao director-geral da Companhia compete, sob a superintendência do conselho, a direcção superior dos serviços técnicos e administrativos, com excepção dos que estão subordinados ao secretário geral e a comissões autónomas.

O director-geral assiste às sessões do conselho, nas quais tem voto consultivo; tem às suas ordens todos os empregados, exceptuados os que dependem do secretário-geral e das comissões referidas; nomeia e demite os empregados cuja nomeação e demissão o conselho lhe tenha delegado; propõe ao conselho a nomeação e demissão dos restantes e a fixação dos vencimentos de todos; prepara o expediente relativo à modificação das tarifas, à organização de regulamentos para a execução de serviços e à celebração de contratos relativos à construção e exploração das linhas e das outras empresas compreendidas nos fins da Companhia.

O conselho de administração determinará as restantes atribuições do director-geral e poderá delegar nele os poderes que entender.

§ único. Poderá haver um ou mais subdirectores, que coadjuvarão o director-geral e o substituirão nas suas faltas e impedimentos.

Art. 22.º O secretário-geral da Companhia assistirá às sessões do conselho, ao qual submeterá, para deliberação, os assuntos que lhe são confiados. Incumbe-lhe, além disso, ler e lavrar as actas das sessões, nas quais registará fielmente as deliberações tomadas e, em resumo, os fundamentos invocados.

§ único. As actas serão assinadas pelo presidente. As cópias ou extractos serão subscritos pelo secretário-geral e não poderão ser passadas a pessoas estranhas sem autorização do presidente.

Art. 23.º Todos os documentos relativos à gerência dos negócios correntes da Companhia serão assinados pelo administrador-delegado. Os documentos relativos a contratos e a actos que ultrapassem a gerência dos negócios correntes serão assinados pelo presidente e por um administrador.

§ 1.º Tratando-se de títulos de acções e obrigações da Companhia, uma das assinaturas pode ser de chancela.

§ 2.º O conselho definirá o que se entende por gerência dos negócios correntes.

Art. 24.º É vedado aos administradores celebrar contratos ou realizar negócios com a Companhia, directamente ou por interposta pessoa, salvo se forem expressa e especialmente autorizados pelo conselho de administração.

Art. 25.º Uma comissão de três accionistas, eleita em sessão ordinária da assembleia geral, fixará a verba global

destinada à remuneração dos membros do conselho de administração e do conselho fiscal e à do comissário do Governo.

A distribuição da verba por cada um dos interessados compete ao conselho de administração, devendo o comissário do Governo ser retribuído como os vogais do conselho que não exerçam as funções de presidente, de vice-presidente e de administrador-delegado.

§ 1.º A fixação global a que se refere este artigo valerá por três anos. A verba será levada à conta de despesas gerais.

§ 2.º A assembleia geral ordinária que se seguir à aprovação destes estatutos elegerá a comissão de que trata este artigo.

TITULO IV

Conselho fiscal

Art. 26.º O conselho fiscal será composto de três membros de nacionalidade portuguesa; eleitos pela assembleia geral entre os accionistas.

É applicável aos membros do conselho fiscal, feitas as devidas adaptações, o que se dispõe no artigo 17.º.

§ único. O conselho terá um presidente, eleito anualmente pelos seus membros. É permitida a reeleição.

Art. 27.º É applicável aos membros do conselho fiscal o disposto no artigo 15.º, reduzindo-se, porém, a metade o capital aí indicado.

Art. 28.º As atribuições do conselho fiscal são as que lhe confere a legislação geral.

Art. 29.º O conselho fiscal reunirá ordinariamente uma vez por mês. Terá, além disso, as reuniões extraordinárias que forem julgadas necessárias pelo presidente ou pelo conselho de administração. O presidente tem voto de qualidade.

TITULO V

Assembleia geral

Art. 30.º A assembleia geral regularmente constituída representa a totalidade dos accionistas. As suas deliberações obrigam a todos, mesmo aos ausentes, dissidentes e incapazes.

Art. 31.º A assembleia compõe-se dos accionistas que possuírem 10 acções.

Os possuidores de acções em número inferior a 10 poderão agrupar-se de modo a completar este número e fazer-se representar por um deles ou por outro accionista com assento na assembleia.

Art. 32.º Para poderem tomar parte na assembleia deverão os accionistas fazer averbar as suas acções nominativas ou depositar as suas acções ao portador até 10 dias antes do designado para a realização da sessão.

Aos accionistas habilitados a tomar parte na assembleia serão passadas cartas de admissão.

§ único. O depósito das acções será feito nos cofres que o anúncio de convocação da assembleia designar.

Art. 33.º Qualquer accionista com direito a fazer parte da assembleia pode fazer-se representar por outro que também o tenha.

§ único. A representação provar-se-á mediante procuração legalizada por notário, sem outra formalidade.

Art. 34.º As mulheres casadas poderão ser representadas por seus maridos; a representação dos incapazes, das pessoas colectivas e dos estabelecimentos públicos incumbirá aos respectivos representantes, que deverão obter as autorizações legalmente necessárias.

Art. 35.º A cada 10 acções corresponderá um voto; mas nenhum accionista particular terá direito a mais de vinte e

cinco votos, seja qual for o número das suas acções, assim como nenhum accionista particular poderá, por si e como representante de outros, reunir mais de cem votos.

Art. 36.º A mesa da assembleia geral será constituída pelo presidente e por dois secretários, eleitos para este fim de entre os accionistas de três em três anos. Para os substituir nas suas faltas serão eleitos nos mesmos termos um vice presidente e dois secretários.

Os dois maiores accionistas presentes serão os escrutinadores; se não aceitarem, serão substituídos pelos dois immediatos maiores accionistas e, se estes não aceitarem, por quem o presidente designar.

§ 1.º A mesa assim constituída compete dar posse aos accionistas eleitos para os cargos do conselho de administração e do conselho fiscal.

§ 2.º E' permitida a reeleição para os cargos da mesa da assembleia geral.

Art. 37.º À assembleia geral ordinária serão submetidos os documentos a que se refere o artigo 46.º.

A assembleia discute e aprova as contas; fixa a applicação dos lucros do exercício, nos termos destes estatutos; elege a sua mesa, os membros electivos do conselho de administração, os membros do conselho fiscal e a comissão a que alude o artigo 25.º, e delibera, no limite dos estatutos e da lei, sobre quaisquer outros assuntos anunciados que interessem à vida da Companhia.

Art. 38.º As deliberações relativas a alterações dos estatutos, fusão ou reunião com outras companhias, trespasse de empresas, arrendamento de toda a rede ou parte dela, redução do capital social ou aumento não previsto no § único do artigo 6.º; prorrogação ou dissolução antecipada da Companhia só podem ser tomadas em assembleia expressamente convocada para esse fim, em que se ache representado, pelo menos, metade do capital social.

Estas deliberações dependem, para se tornarem válidas, da aprovação do Governo.

§ único. E' applicável aos casos previstos neste artigo o disposto no § único do artigo 41.º e no artigo 42.º.

Art. 39.º A assembleia geral ordinária realizar-se-á uma vez por ano na sede social, dentro do 1.º semestre, para os fins designados no artigo 37.º, e para quaisquer outros que sejam especificados no anúncio de convocação.

As assembleias extraordinárias serão convocadas a requerimento do conselho de administração, do conselho fiscal ou de accionistas que representem, pelo menos, um quinto do capital social. A convocação será feita dentro de de oito dias, a contar do pedido.

Art. 40.º A assembleia será convocada por anúncio publicado com a antecedência de vinte dias, pelo menos. O anúncio indicará a ordem do dia.

Art. 41.º Salvo o disposto no artigo 38.º, a assembleia considerar-se-á regularmente constituída uma vez que os accionistas presentes e representados atinjam, pelo menos, o número de vinte e possuam a quarta parte do capital social.

§ único. Quando se verifique pelos depósitos de acções que a assembleia não pode funcionar, o presidente convocará immediatamente nova reunião para a data que não esteja distanciada nem mais de vinte nem menos de quinze dias.

Nos primeiros dez dias, a contar desta segunda convocação, será admitido o depósito de acções.

Art. 42.º Se a primeira assembleia não puder constituir-se por falta de número, será convocada segunda com a antecipação marcada no § único do artigo anterior.

A segunda assembleia convocada nos termos deste artigo e do § único do artigo anterior funcionará com qualquer número, mas só poderá deliberar sobre o objecto da convocação primitiva.

Art. 43.º Haverá três formas de votação:

- a) Por levantados e sentados;
- b) Nominal;
- c) Por escrutínio secreto.

§ único. Adoptar-se-á a votação por escrutínio secreto quando se trate de eleger alguém para qualquer cargo ou função ou deliberação que possa afectar pessoa determinada, salvo resolução em contrário da assembleia não rejeitada por seis accionistas, pelo menos.

Em todos os casos a votação será por levantados e sentados, salvo se seis accionistas, pelo menos, reclamarem votação nominal.

Art. 44.º As deliberações da assembleia constarão da respectiva acta, que será assinada pela mesa.

À acta juntar-se-á uma lista, assinada também pela mesa, dos accionistas que tomaram parte na assembleia, com indicação dos votos que lhe pertenceram, por si ou como representantes.

§ único. Quaisquer cópias ou extractos da acta farão prova desde que estejam assinados pelo presidente e um dos secretários.

TITULO VI

Inventário, balanço, contas, dividendos, fundos e amortizações

Art. 45.º O conselho de administração enviará mensalmente ao Ministério das Comunicações um balancete da situação da Companhia, que será publicado no *Diário do Governo*.

Art. 46.º Trinta dias, pelo menos, antes da reunião da assembleia geral ordinária o conselho de administração apresentará ao conselho fiscal o inventário, o balanço, a conta de ganhos e perdas e o relatório da gerência do exercício findo. O conselho fiscal dará o seu parecer e por fim os documentos referidos, com o mesmo parecer, serão submetidos à assembleia geral.

§ único. O relatório, o balanço e o parecer serão impressos e distribuídos aos accionistas com direito a tomar parte na assembleia geral. Serão também facultados aos outros accionistas que os solicitarem.

Art. 47.º As receitas da Companhia, depois de deduzidas as despesas extraordinárias de 1.º estabelecimento até 2 por cento das receitas brutas, os encargos do fundo de amortização e os reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas pelo n.º 2 do artigo 6.º do contrato, serão aplicadas nos termos e pela ordem seguinte:

- 1.º Encargos das obrigações emitidas;
- 2.º Encargos de juro e amortizações de obrigações ou dívidas asseguradas nos termos do n.º 2.º do artigo 5.º do contrato;
- 3.º Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres correspondentes às somas desperdidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa;
- 4.º Instituição ou reintegração do fundo de reserva legal;
- 5.º Encargos com os subsídios reembolsáveis concedidos nos termos do n.º 1.º do artigo 6.º do contrato;
- 6.º Atribuição facultativa até 8 por cento das receitas brutas para a constituição ou reforço de um fundo destinado a obras ou material de 1.º estabelecimento;
- 7.º Dividendo às acções.

§ 1.º Se o saldo resultante da aplicação dos seis primeiros números for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será totalmente atribuído aos accionistas. Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a per-

tagem a distribuir pelos accionistas como dividendo será calculada pela seguinte fórmula:

$$D = 4 + \frac{20 S}{C}$$

em que *S* representa o saldo a partilhar e *C* o capital accionista.

O dividendo a distribuir nunca poderá, porém, ser superior a 10 por cento.

O excesso do saldo sobre o dividendo distribuído pertencerá ao Estado.

§ 2.º Não serão atribuídos dividendos nem reconhecidos direitos sociais aos portadores das 3:720 acções de usufruto actualmente existentes.

Art. 48.º O pagamento do dividendo efectuar-se-á em Lisboa, nas datas fixadas pelo conselho de administração.

Art. 49.º A Companhia dispõe dos seguintes fundos:

1.º Fundo de reserva ordinária, constituído nos termos do n.º 4.º do artigo 47.º;

2.º Fundo de amortização e renovação do material circulante.

§ 1.º Compete ao conselho de administração regular o emprego do fundo de reserva ordinário.

§ 2.º Com autorização do Governo, sob proposta da Companhia, o fundo a que se refere o n.º 2.º poderá ser investido na aquisição de material circulante ou de aparelhagem oficial destinada à sua manutenção e eventualmente em instalações para segurança da circulação.

TITULO VII

Liquidação e litígios

Art. 50.º No fim da concessão reverterão para o Estado o estabelecimento, nos termos em que é definido no artigo 10.º do contrato, com o fundo de amortização e renovação, constituído de harmonia com o n.º 2.º do artigo 16.º do contrato, e o mobiliário.

O Estado reembolsará os accionistas pelo valor nominal das suas acções e substituir-se-á à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões.

Além disso tomará pelo seu valor a posição da Companhia noutras empresas de transporte ou nas unidades económicas que explorar com destino aos serviços da concessão e adquirirá pelo valor os bens a que se refere o artigo 11.º do contrato.

§ 1.º As somas realizadas nos termos da última alínea do corpo deste artigo serão aplicadas do modo seguinte:

1.º Despesas a fazer para cumprimento das obrigações impostas pelo artigo 13.º do contrato;

2.º Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa ou para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas nos termos do n.º 2.º do artigo 5.º do contrato;

3.º Quaisquer débitos em atraso à Caixa de Reformas e Pensões;

4.º O excesso reverterá para os accionistas, mas os portadores de acções de usufruto só terão direito a receber o que for além das importâncias já arrecadadas em virtude da amortização.

§ 2.º Se houver obrigações não amortizadas em conformidade com os respectivos planos ou dívidas pendentes com vencimento posterior ao termo da concessão, por efeito, num caso e noutro, de expressa autorização do Governo, os encargos e pagamentos respectivos ficam a incumbir ao Estado.

Art. 51.º Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a execução do contrato serão decididas em tribunal arbitral, composto de cinco membros, dois dos quais nomeados pelo Governo e dois pela Companhia. O presidente do tribunal, com voto de desempate, será sempre escolhido pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

O tribunal julgará *ex aequo et bono* e das suas decisões não haverá recurso.

TITULO VIII

Disposições gerais — Disposição transitória

Art. 52.º As disposições destes estatutos em nada prejudicam ou alteram os direitos que pertencem ao Estado por força da concessão.

Art. 53.º O Governo tem o direito de suspender e anular quaisquer deliberações da Companhia e actos da sua administração que sejam contrários às leis, ao contrato e diploma da concessão ou estatutos.

Art. 54.º Todos os anúncios relativos a assuntos da Companhia serão publicados no *Diário do Governo* e em dois jornais de Lisboa, pelo menos, escolhidos pelo conselho de administração.

Art. 55.º Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não podem, sob pretexto algum, fazer penhorar ou por qualquer forma apreender bens e valores da Companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem intrometer-se em actos de administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e deliberações da assembleia geral, tomadas em conformidade dos estatutos.

Art. 56.º Todo o pessoal dos quadros permanentes da Companhia cujas funções sejam exercidas em Portugal e se relacionem com a administração, direcção dos serviços e exploração das linhas, incluindo o pessoal operário, será português.

O pessoal estrangeiro que na data do contracto estiver ao serviço da Companhia em Portugal há mais de cinco anos poderá ser conservado, sujeitando-se em tudo às leis e tribunais portugueses.

Art. 57.º A assembleia geral ordinária que se seguir à aprovação destes estatutos poderá efectuar-se no mês de Julho.

Ministérios das Finanças e das Comunicações, 5 de Julho de 1951. — O Ministro das Finanças, *Artur Águedo de Oliveira*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 164, da II Série, de 18 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 153^m2,96, localizada entre os quilómetros 93,458.67 e 93,480.57 da linha férrea do Vale de Vouga, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Pinheiro de Lafões, concelho de Oliveira de Frades, distrito de Viseu, e confronta ao norte, sul e nascente com estrada municipal e ao poente com caminho de ferro.

O «Diário do Governo» n.º 184, da II Série, de 10 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República, pelo Ministério das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão de Revisão, aprovar o projecto de modificação e ampliação do apeadeiro de Paraímo e o processo de expropriação de quatro parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 342, 168, 218 e 307 metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 248,397 e 248,428.30, 248,428.30 e 247,443, 248,443 e 248,450.20 e 248,450.20 e 248,467.50 da linha férrea po Norte, situadas no lugar de Paraímo, freguesia de Sangalhos, concelho de Anadia e distrito de Viseu, e confrontam: a primeira, ao norte com Manuel Francisco Nuno e caminho de ferro, ao sul com Henrique Moreira Seabra, ao nascente com caminho de ferro e Henrique Moreira Seabra e ao poente com Henrique Moreira Seabra; a segunda, ao norte com Hermenegildo Simões Louro, ao sul com Henrique Moreira Seabra, ao nascente com Henrique Moreira Seabra e caminho de ferro e ao poente com Joaquim Francisco Nuno e Hermenegildo Simões Louro; a terceira, ao norte com Joaquim Ferreira dos Santos e caminho de ferro, ao sul com Hermenegildo Simões Louro, ao nascente com Manuel Francisco Nuno e caminho de ferro e ao poente com Hermenegildo Simões Louro e Joaquim Ferreira dos Santos; a quarta, ao norte com caminho de ferro, ao sul com Joaquim Ferreira dos Santos e Hermenegildo Simões Louro, ao nascente com Hermenegildo Simões Louro e caminho de ferro e ao poente com Joaquim Ferreira dos Santos, Antedio Simões da Costa e caminho de ferro, destinadas ao alargamento do referido apeadeiro, cujo projecto foi apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 173, da III Série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração

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 desta Direcção-Geral de 24 do corrente mês, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 9 (Passageiros—Bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e de operários), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder o transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada por passageiro viajando ao abrigo da mesma tarifa.

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 desta Direcção-Geral de 24 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, destinado a conceder facilidades no despacho de caixas vazias servidas a peixe.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — Os melhores filmes mundiais.
EDEN — Às 21,30 — «Abbott e Costello entre assassinos».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais



"GREY"

VIGAS E FERROS T

AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÓNIAS PORTUGUESAS:



NOGUEIRA, Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



ESCOLA ACADÉMICA

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: 6 2430

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas



RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA
Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.ª
CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO
EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES
End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo
Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5
End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 2 1868

Já se encontra à venda a
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO
Manual do Viajante em Portugal
MUITO ACTUALIZADO
Pedidos a esta Redacção