

8.º do 57.º ano

Lisboa, 16 de Abril de 1945

Número 1376

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte. / 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



O ilustre Chefe da Divisão de Material e Traction, sr. Eng. Predro de Brion, descrevendo as características da primeira locomotiva construída em Portugal

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; Pórtó, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1376



16 — ABRIL — 1945



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

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-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia 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 GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPARI
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	157
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	159
Há 50 anos	160
«Os Josés»	160
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	160
Comandante Álvaro Machado	160
Eng.º Vasconcellos Corrêa	160
Ordem dos Engenheiros	161
Viagens e Transportes	161
Hospital da C. U. F.	161
Imprensa	161
Caminhos de Ferro Coloniais	161
A Guerra e os Caminhos de Ferro	162
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	162
O que todos devem saber	162
Como os ferroviários do Reich fizeram frente à guerra	163
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	164
Espectáculos	164
Parte Oficial	165

DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

VI

Polícia e exploração de caminhos de ferro

NÃO podia ocupar-se deste assunto o decreto de 31 de Dezembro de 1864 por o ter deixado para um regulamento a publicar, que tem a data de 11 de Abril de 1868, e foi alterado, em parte, pelo decreto com força de lei n.º 14330 de 25 de Agosto de 1927.

O primeiro elemento a considerar é a via, sendo obrigatória para as empresas a sua conservação em bom estado, assim como as dependências e material circulante, executando em devido tempo todos os trabalhos necessários.

Compreende-se que seja a entidade exploradora, a Companhia, e não o Estado, entidade proprietária, que tome as providências necessárias para garantir a segurança dos passageiros e agentes duma forma quanto possível completa. Entendo mesmo que o assunto é tão importante, que se devia determinar duma maneira clara a responsabilidade das companhias no caso de negligência ou descuido. Nesta parte o regulamento é diferente.

Nas passagens de nível e em todos os locais necessários há guardas, sendo de lamentar que no início não se tivesse decretado a não existência de passagens de nível, causadoras de tantos desastres, substituindo-as por passagens superiores ou inferiores. Estava-se, porém, numa época em que se julgava próximo o desaparecimento do trânsito importante e a grande distância por estrada e o exclusivismo do caminho de ferro, não se prevendo a viação automobilista. O progresso desta forma de transporte e a actualização da rede ferroviária efectuada pelo Estado Novo depois de 1927, mostrou a necessidade do desaparecimento das passagens de nível, pelo menos nos lugares de maior movimento. Muito se tem feito neste sentido, mas ainda alguns milhares de contos é necessário dispendir, a fim de obter a solução desejada.

Para a segurança da via são as empresas obrigadas a construir barreiras, abrir contra-fossos e a estabelecer contra-carris, principalmente estes últimos nas passagens de nível, para proteger os carris e evitar a sua deterioração.

O segundo elemento são as estações, que têm

de estar iluminadas durante a noite, podendo interromper a luz desde a passagem dum comboio até à venda de bilhetes para o comboio seguinte, e possuírem um posto telegráfico, actualmente substituído por um posto telefónico, determinação que se deve tornar extensiva aos apeadeiros e guardas da via muito isolados. Varia o horário de abertura e de encerramento das estações, conforme a época é de verão ou de inverno, domingo, feriado ou dia útil, conciliando-se as exigências do serviço e as da comodidade do público como o descanso que por lei se assegure ao pessoal.

No caso de acidente ferroviário tem o chefe da estação de o comunicar aos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e, ocasionando morte, às autoridades policiais, a fim de verificarem se houve crime.

O terceiro elemento é o material circulante, que é previamente submetido às experiências necessárias por engenheiros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para se poder autorizar a sua entrada ao serviço, de forma a proteger-se devidamente o público. É de justiça dizer que os caminhos de ferro portugueses são dos mais seguros, felizmente, contando-se os desastres ocorridos desde o seu início em 1856. No material circulante há a considerar principalmente as locomotivas, carruagens e vagões.

Cada locomotiva possui a sua história, descrita num livro de registo geral, existente na posse das empresas e sempre em ordem para poder ser examinado. As locomotivas estão providas de aparelhos contra incêndios e, assim como as carruagens, devem ter: o nome ou iniciais da empresa a que pertencem, o número e a designação da classe quando se trate de carruagens.

Adotou-se em Portugal o sistema de carruagens de três classes, que é o mais vulgarizado e vantajoso, embora nalgumas nações, como na Alemanha, existam quatro classes, sendo a última destinada a pequenos percursos. Na primeira classe há a distinguir as carruagens ordinárias e as de luxo, que pertencem, na sua quasi totalidade, à Companhia Internacional das Carruagens Camas e dos Grandes Expressos Europeus, fundada em 1876. O regulamento de 1868 é nesta parte incompleto, pois não só nesse tempo não havia a Companhia referida, como não proíbe a existência de mais de três classes, pois determina o art. 13.º: Havê-las-há (as carruagens)

de três classes pelo menos. A tendência moderna é até para reduzir a 1.ª e 3.ª ou a 2.ª e 3.ª as composições dos combóios tranvías, sistema vulgar em Espanha, e em Portugal, na via reduzida, nalgumas empresas desapareceu a 2.ª classe em todos os combóios, compondo-se de carruagens de 1.ª e 3.ª classes, o que é uma solução aceitável.

Na discriminação da forma que tem de apresentar as carruagens, é defeituoso e antiquado o preceituado no art. 13 do regulamento de 1868, apenas de admitir no determinado para a primeira e segunda classes, omitindo-se na terceira classe a obrigação de vidraças, fechando-se apenas com cortinas, porém há muito tempo que as carruagens de terceira classe as possuem, estando mais modernizadas do que a própria lei. Acerca das carruagens convém lembrar o seu atraso em Portugal, principalmente na linha do Minho, estando em serviço um material péssimo, incómodo e de pouca segurança. Deve-se tornar obrigatório para as carruagens de tôdas as classes que sejam assentes sôbre quádruplo rodado ou «bogie», e a terem comunicação entre si, de forma a permitir a passagem dum extremo ao outro de combóio, acabando-se com um atraso que nos envergonha e é necessário prever na lei as automotoras, podendo as de pequeno percurso terem uma só classe.

O quarto elemento a considerar é a composição dos combóios, devendo cada um possuir o número de carruagens das diversas classes em quantidade necessária para todos os que se apresentem a tomar lugar, todavia, tratando-se do material antigo de duas rodas, cada combóio não se permite exceder 24 carruagens, e numa composição de quádruplo rodado ou de «bogie», só podem ser esgotados até 12 carruagens. Dando-se a influência de passageiros, é aumentado o número de carruagens dentro dos limites indicados, para isso, em diversos pontos da linha estabelecem-se depósitos. Conforme as estações do ano, assim aumenta ou diminui a afluência dos passageiros, maior no verão e menor no inverno, igualmente varia conforme se é princípio meio ou fim de mês ou de semana, sofrendo diferenças em relação às horas do dia ou da noite. Além disso o traçado e perfil da linha fazem com que tenha de ser diferente a composição a qual é determinada de acôrdo com o Governo, atendendo-se: ao número de veículos para combóios de

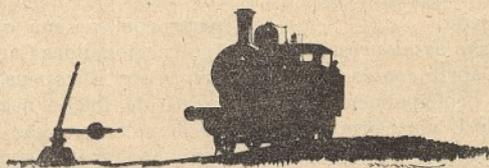
passageiros; limite da carga dos trens de mercadorias com relação à força das máquinas; número de vagões com freio, seu peso e lugar que devem ocupar no trem, manobrando, cada freio, um guarda.

As carruagens e vagões ligam-se de forma as amofadadas de choque estarem em contacto, para se evitarem os desastres.

Os combóios são iluminados exteriormente durante a noite e interiormente as carruagens de passageiros, mesmo de dia, estas, quando da passagem dos túneis, preparando-se desde a paragem mais próxima. O princípio do art. 24.º do regulamento de 1868 de se acender a iluminação desde a paragem mais perto da entrada do túnel, encontra-se antiquada, pois tôdas as carruagens são hoje iluminadas electricamente, bastando que as luzes sejam acesas uns momentos antes da entrada do túnel, porém, quando se publicou o regulamento de 1868 eram as carruagens iluminadas a azeite, acendendo-as um empregado que caminhava pelo tejadilho, pelo que necessitava estar o combóio parado.

Na frente dos combóios marcham sempre as locomotivas, como é característico da viação normal, porém, em caminhos de ferro de cremalheira, próprios das regiões montanhosas e que não existem em Portugal, costuma a máquina ir atrás da composição. Em caso de manobras indispensáveis na proximidade das estações e nas de auxílio ou de socorro, permite-se às locomotivas irem noutro lugar não se pode ligar mais duma locomotiva acesa, mas é autorizado num combóio mais de duas locomotivas, desde que a marcha seja dirigida pela máquina da frente. Pelo regulamento de 1868 era obrigatório seguir à máquina ou tender, tantos vagões que não transportem passageiros, quanto o número de locomotivas. Pelo art. 5.º do decreto com força de lei n.º 14:330 está alterado o art. 21.º do regulamento, podendo o Governo dispensar o vagão entre a máquina ou tender e a primeira carruagem de passageiros.

Nos combóios de passageiros é proibido transportar pólvora e artigos análogos inflamáveis, excepto quando conduzidos por soldados ou caçadores nas patronas ou polvarinhos, seguindo nos combóios de mercadorias, e, só na falta destes, nos combóios mixtos, sujeitos por isso a providências especiais.



Écos & Comentários

Por SABEL

Um caso muito sério!...

O sr. Gilberto Marques, que foi Presidente da Liga Regionalista Portuguesa, apareceu no Jornal de Sintra com um arrazoado alarmante dizendo que «correm perigo de vida milhares de passageiros da C. P.» e conta o seguinte:

«Com a supressão de combóios, os que se efectuam agora chegam e partem de Lisboa com mais do dôbro da lotação, as molas das carruagens, cedendo ao pêso, achatam-se. No Rossio, Campolide e estações seguintes até Queluz, onde a avalanche humana atinge proporções avassaladoras, os passageiros que presenciam a marcha dos combóios e os funcionários da Companhia olham, assustados, para as molas deformadas.

Torna-se urgente remediar esta situação, pois lenha não falta em todo o país e a C. P. não terá dificuldades em adquiri-la, desde o momento que a pague pelo seu preço.»

Diz o Jornal de Sintra que esta afirmação é feita por «pessoa categorizada», referindo-se ao sr. Gilberto. Também ficamos convencidos disso!...

Doação de côches

O sr. Joaquim Ferreira Alves, proprietário de uma agência funerária, resolveu doar ao governo brasileiro dez carros antigos do século XVIII e princípios do XIX, que se destinam ao Museu Histórico do Rio de Janeiro. A colecção é constituída por traquitanas, berlindas e côches adquiridos em várias épocas e que, depois de pintados de preto, serviram nos cortejos fúnebres.

Entre os carros oferecidos, existem alguns que Leitão de Barros escolheu para o cortejo que, há anos, atravessou Lisboa, provocando o maior deslumbramento, numa evocação do século XVIII.

Além desses carros, outros há em mãos de particulares, sobretudo de antigas agências funerárias, que os adquiriram, quando o automóvel fez a sua aparição em Portugal. Os doirados e os vermelhos das portinholas e alçados foram recobertos de pinturas, piras, salgueiros, ou ciprestes, apropriados à sua nova função.

Por que foi que o Museu Nacional dos côches não adquiriu todo este material em devido tempo, evitando, assim, a sua fuga para fora de Portugal?

Um combóio expresso em 1893

NO caminho de ferro *Nova-Iorque Central* fêz-se, aí por volta de 1893, uma viagem de *extraordinária* velocidade, entre a cidade do Hudson e as quedas do Niagara. O combóio expresso percorreu 440 milhas, em 433 minutos e 44 segundos, isto é, 96,5 Kms. à hora, durante cerca de 8 horas.

Em virtude de tão brilhante resultado (para a época, é claro) a companhia resolveu organizar um combóio expresso regular entre aquelas duas estações, que fazia o trajecto em 8 horas e 40 minutos, percorrendo, assim, 708 Kms. a 82 à hora.

Este expresso, o mais rápido de então, realizou a sua primeira viagem a 27 de Outubro de 1893, com o atraso de 1 minuto e 15 segundos.

As locomotivas pesavam 100 toneladas, incluindo o tender. As rodas mediam 2^m,06 de diâmetro.

Curiosa prece

O *Jornal de Notícias*, do Pôrto, diz que quando foi aberta a caixa das esmolas da Igreja de Santo António das Antas apareceram diversos donativos. Entre eles avultava o de uma valiosa moeda de ouro embrulhada num papel com esta dedicatória:

«A Santo António para que faça o milagre de prolongar a guerra por mais um ano!»

Dêstes homens há-os aos milhares não só cá como em todas as nações.

Vítimas da guerra

DIZEM os jornais que o número de vítimas da população civil, em conseqüência dos ataques do inimigo, a partir do início da guerra até 30 de Setembro de 1944, foi, na Grã-Bretanha, de 136.646.

Anunciando este número, na Câmara dos Comuns em resposta a um deputado, Herbert Morrison, ministro do Interior, declarou que tinham sido mortas ou consideradas desaparecidas 57.468 pessoas, e que 79.178 tinham ficado feridas e recebido tratamento nos hospitais.

Em números redondos, o total de prédios destruídos no mesmo período é de 190.000.

O total de prédios danificados, mas podendo ser reparados, é de 4 milhões.

Por motivos de segurança pública Morrison declarou não poder indicar números relativos a vítimas ou oficiais de Londres e de outros pontos na Inglaterra.

— Telegrama de Whashington, diz que a repartição de informações de guerra dos Estados Unidos anunciou que as baixas das forças armadas dos Estados Unidos atingem agora o total de 872.862 homens. As últimas notícias de que dispõem os Departamentos da Guerra e da Marinha indicam que foram mortos 180.541 homens, feridos 515.971, desapareceram 96.855 e estão prisioneiros de guerra 70.495.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Abril de 1895)

Linhas Portuguezas

O ascensor de S. Sebastião da Pedreira. — Segundo refere um collega, o projectado ascensor do Rocio a S. Sebastião da Pedreira, tão desejado pelos moradores d'aquella parte da cidade, e que parecia de immediata realização, pelas pessoas que figuravam na empresa, e porque a maior parte do material já tinha vindo do estrangeiro, parece agora totalmente morto, porque cerca de 40 toneladas d'esse material que existiam na alfandega desde de 1891, que deviam algumas centenas de mil réis de armazenagem, foram agora vendidas em leilão aos ferros-velhos a 12 réis o kilo, e proximoamente serão pelo mesmo motivo vendidas as machinas.

De Valença a Melgaço. — Installou-se no dia 8, no Porto, a companhia da linha ferrea americana de Valença a Melgaço. Achando-se presentes os concessionarios e accionistas em numero legal, foi constituída a mesa da assembléa pelos srs. Francisco Antonio de Lima, presidente, e Quintino Gramacho Vianna e Guilherme José da Silva, secretarios.

O sr. presidente expoz algumas das razões que deram origem e serviram de base aos trabalhos encetados para a installação e organização da companhia, e convidou os concessionarios a darem á assembléa as explicações que tivessem por convenientes. O sr. Antonio Luiz Pereira expoz largamente os trabalhos já realizados e os que ha ainda a fazer para servirem de base á organização definitiva da companhia, cuja prosperidade demonstrou ser garantida pela larga receita do movimento comercial entre Valença e Melgaço. Falaram o sr. Augusto Cazaux, que deu varias explicações ácerca da exploração da linha por meio de tração a vapor, e varios accionistas sobre a installação immediata da companhia, a qual foi votada por unanimidade.

O projecto de estatutos deve ser apresentado na proxima reunião.

Caixa de Socorros da Companhia Real — A adm. nistração contractou com o bem sortido estabelecimento do sr. Lopes Banhos, na rua dos Retrozeiros, 127, o fornecimento de todos os artigos de uso domestico aos empregados, taes como louças de ferro esmaltadas, fogões, fornalhas, ferragens, quinilharias, ferramentas, etc.

O pagamento d'estes artigos é feito pelos empregados em quatro prestações mensaes, o que lhes é de toda a vantagem.

O sr. Banhos é já fornecedor de varias das principaes cooperativas de Lisboa.

«OS JOSÉS»

Por amável officio recebido d'este Grupo, sabemos que a nova Direcção ficou assim constituída:

Presidente: Dr. D. José Vaz de Almada; Secretário: Professor José Simões Lopes; Tesoureiro: Dr. José Mendes da Fonseca; Vogais: José Pedro Cândido e José de Oliveira Camilo; Suplentes: Dr. José F. dos Santos e José Ferreira da Maia Júnior.

BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Sob a presidência do sr. General Raúl Esteves, reuniu-se ontem a Commissão Executiva do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França quando da Grande Guerra, comparando os combatentes srs. Majores Leal Faria e Rosa Bastos, Inspector João Camarinhas, Vaz Bandeira e Carlos d'Ornellas.

Depois de resolvido o expediente, foi proposto, a exemplo dos demais anos, que se dê uma nota festiva à comemoração do regresso do antigo Batalhão a Portugal e que este ano, mais uma vez se realize a sua festa de confraternização, em que se reúnem os officiais, sargentos, cabos e praças que fizeram parte do C. E. P., na passada Grande Guerra. Este ano, o habitual almôço realiza-se, em Lisboa, pelas 12,30 horas do dia 6 de Maio próximo, na Casa do Alentejo.

Tôda a correspondência deve dirigir-se à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — Telefone 2 0158.

Comandante Álvaro Machado

O Ministro das Colónias autorizou a ausentar-se para a colónia de Angola até fins de Agosto do corrente ano o sr. comandante Álvaro de Melo Machado, illustre administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, que durante esse espaço de tempo visitará as colónias estrangeiras africanas.

O sr. comandante Álvaro Machado deve embarcar muito breve para o desempenho da sua missão.

Eng.º Vasconcellos Corrêa

Uma homenagem da revista «Ferrocariles y Tranvias»

A importante revista ferroviária do país visinho, *Ferrocarriles e Tranvias*, que se publica em Madrid, referiu-se elogiosamente á homenagem com que o Governó Português houve por bem distinguir, com a concessão, por todos os títulos justa, da Gran Cruz de Mérito Industrial, o illustre Engenheiro sr. António de Vasconcellos Corrêa, que completou, recentemente, meio século de serviço activo e brilhante nos caminhos de ferro portugueses.

A referida publicação espanhola dedica ao facto e ao nosso illustre ferroviário palavras de alto apreço, terminando por lhe apresentar felicitações.

Ordem dos Engenheiros

O sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social sancionou a eleição dos corpos gerentes da Ordem dos Engenheiros, como se segue:

CONSELHO DIRECTIVO—Vice-presidente, Luís da Costa de Sousa Macedo, e vogal-secretário, Carlos Manuel Temudo Barata.

SECÇÕES—Presidentes: engenheiro civil, Ricardo Esquivel Duarte; engenharia electrotécnica, Carlos Gomes da Silva Ribeiro; engenharia mecânica, Francisco de Assis Nazaré de Almeida Mendia; engenharia de minas, José Caetano Maziotti Salema Garção; engenharia químico-industrial, Eduardo Madail; e engenharia naval, António de Lemos Viana.

DELEGAÇÃO DO PORTO—Vice-presidente, Jaime Nogueira de Oliveira, secretário, João de Brito e Cunha; e vogais presidentes dos núcleos regionais das secções: engenharia civil, Francisco Brito Limpo Faria; engenharia electrotécnica, Joaquim Camilo Fernandes Álvares; engenharia mecânica, João de Vasconcelos Costa e Melo; engenharia de minas, João Lopes Guimarães dos Santos; e engenharia químico-industrial, João Carlos Sobral Meireles.

Viagens e Transportes

Limitações aos transportes de bagagens e mercadorias

Em consequência da carência de combustível, a C. P. viu-se forçada a limitar a aceitação de bagagens e mercadorias. Em grande velocidade só serão aceites para despacho: cães, dinheiro, valores e objectos de arte, transportes fúnebres, gado, carnes frescas ou congeladas, coelhos (mortos ou vivos), criação ou caça miúda (morta ou viva), frutas frescas, gêlo, hortaliças, legumes verdes, leite, manteiga, mariscos frescos, pão, pescaria (fresca, salgada, salpicada ou em gêlo) e produtos hortícolas frescos. Serão também aceites remessas constituídas por qualquer mercadoria não designada anteriormente, apresentada a despacho com guia de trânsito com carimbo de transporte preferenciado, emitida pela Secção de Transportes da Intendência Geral dos Abastecimentos, e remessa ao abrigo da tarifa 8/108, até duas, por dia, em cada estação e por cada expedidor, podendo a Companhia limitar a aceitação a um máximo diário a fixar para cada estação.

Alterações de horários

Desde o dia 5 que o combóio n.º 3, da linha do Norte, passou a ter paragem em Castanheira às 12,39. O mesmo combóio deixou de fazer serviço de tranvia entre Lisboa-R. e Vila Franca de Xira. Foi, também, restabelecida a circulação, entre esta vila e a capital, dos combóios n.ºs 1.407 e 1.414.

Hospital da C. U. F.

Deve inaugurar-se muito brevemente, talvez já no dia 3 de Maio, um modelar hospital mandado construir pela Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia União Fabril e Empresas Associadas. Esse hospital, que os representantes da Imprensa visitaram na tarde de 7 de Abril, está situado na travessa do Castro, n.º 3 (à Cova da Moura), é um admirável edificio, com todos os requisitos modernos, cujas obras, segundo o projecto do architecto Vasco Regaleira, se iniciaram em Janeiro de 1942. O dr. José Lelo, secretário da referida Caixa e o engenheiro Pedro Sequeira, da comissão técnica do hospital, foram os grandes animadores desta notável realização. Os srs. eng. Jácome de Castro e drs. Augusto Lamas e Lelo Portela dirigirão, respectivamente, as secções de cirurgia e clinica geral.

Com este modelar hospital alarga-se a acção social da C. U. F.. Mas há ainda uma nota muito simpática a acrescentar: o novo hospital abrirá as suas portas mesmo àqueles que não pertencerem àquela Companhia.

Imprensa

«DIÁRIO DA MANHÃ»

No dia 4 do corrente entrou no 15.º ano de publicação o *Diário da Manhã*, órgão da União Nacional e actualmente dirigido pelo nosso ilustre amigo sr. dr. Manuel Múrias, escritor consagrado e a quem a causa nacionalista deve assinalados serviços.

À Direcção, Redacção e Gerência do *Diário da Manhã* a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta os seus melhores cumprimentos.

«DIÁRIO DE LISBOA»

Com a sua edição de 7 de Abril completou 24 anos de existência o *Diário de Lisboa*. O jornalismo moderno deve-lhe serviços assinalados, tanto no aspecto gráfico como na criação e desenvolvimento de secções cujos assuntos, até aí, não mereciam mais do que duas ou três linhas de referência.

Ao sr. dr. Joaquim Manso, seu ilustre Director, e a todos os seus colaboradores apresentamos as nossas felicitações.

Caminhos de Ferro Coloniais

BENGUELA

A Direcção do Caminho de Ferro de Benguela vai mandar construir uma estação-gare em Nova Lisboa, cuja localização já foi escolhida.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CXIII

A «Reuter» diz que em vários ataques aéreos levados a efeito pelos Aliados, contra a Alemanha, foram destruídos 1.500 vagões e locomotivas e as linhas férreas ficaram cortadas em muitos pontos.

— Sabe-se, pela «U. P.», que mais de 5.000 aviões americanos e ingleses atacaram comunicações ferroviárias e outros objectivos militares na Alemanha. Nesses ataques foram destruídas, ou seriamente danificadas, pelo menos 500 locomotivas, assim como cerca de 7.000 vagões. Os caminhos de ferro alemães foram cortados em mais de 500 pontos. Na zona entre Leipzig e Nuremberg 1.250 Fortalezas Voadoras e Liberators escoltados por 650 caças, lançaram 3.250 toneladas de bombas sobre os entroncamentos ferroviários e outros objectivos da Alemanha.

— Dum comunicado do S. Q. G., datado de Paris, recortamos a seguinte passagem:

«As tropas aliadas entraram em Morland a Leste de Cleve. As forças aliadas que avançam no caminho de ferro Goch-Uden, mantiveram as suas posições, defrontando forte opposição no inimigo. Caças-bombardeiros e caças munidos de canhões de foguete atacaram fortificações, baterias de morteiros e de artilharia, ao Sul de Calcar e nas regiões de Weeze Revaizer e de Sonsbeck, assim como vias férreas entre Emmerich e Wesel.»

— A Agência «R.» informou também de Paris: O Q. G. da Aviação Estratégica Americana, na França, informa que mais de 1.200 Fortalezas Voadoras e aviões Liberator do 8.º Corpo da Aviação Americana realizaram um ataque diurno a cerca de vinte parques ferroviários e outros objectivos ferroviários do Sueste da Alemanha. Os bombardeiros eram escoltados por 650 caças. Entre os objectivos de ataque, figuravam os parques ferroviários de Grailsheim, Kitvingen, Ansbach, Neumarkt e Treuchtlingen, todos situados na zona de Leipzig para Nuremberg.

— De Londres, a «R.» informou: Mais de quinhentas Fortalezas Voadoras bombardearam Munich, no prosseguimento da acção americana para paralisar o sistema ferroviário alemão. Munich é um ponto central deste sistema. A sua estação ferroviária terminal e os principais parques ferroviários, na parte ocidental da cidade, bem como nos arrebalde orientais, foram os objectivos.

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Homenagem a Pepe Luiz Vasquez

No dia 8 do corrente foi oferecido, ao consagrado matador sevillano Pepe Luiz Vasquez, pela Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1», um almôço de honra, em que participaram cinquenta convivas: toureiros mexicanos, espanhoes, críticos tauromáquicos, cavaleiros portugueses, jornalistas e muitas senhoras.

Presidiu Carlos d'Ornellas, presidente da Direcção do grupo, que sentava à direita o homenageado, Pepe Luiz Vasquez, Senhora de Ornellas, Wenceslau Fernandez Flores, Senhora Toste e D. José Maria Salinas e à esquerda Armilita, Senhora Maqueda, «El Carnicerito», espada mexicano, cavaleiros Dr. Rosa Rodrigues, presidente do Sindicato Nacional dos Toureiros e D. Vasco Jardim.

N'outros lugares sentaram-se José Mayer, vice-presidente da Direcção do «Sector 1», pintor Martin Maqueda, Rogério Perez, José Luiz Ribeiro, Dr. Saraiva Lima, Juan, irmão de Armilita, Liciaga, Toscano, «El Temerário», Juan Estrada, Osorno, Roller, Raul Coluna, Luiz Costa, Carlos Costa, Ernesto Costa, que representava Simão da Veiga, Luiz de La Barga, cronista do *Arriba*, e Eugénio Navarro.

Foi uma verdadeira festa de aficionados que decorreu com alegria e graciosidade.

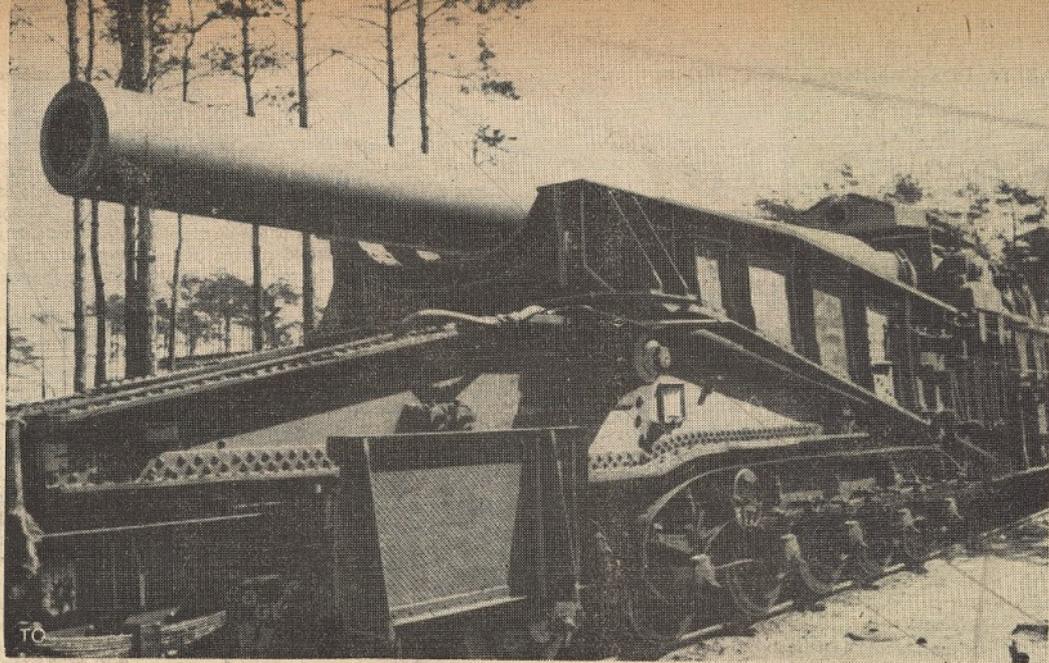
Usaram da palavra Carlos d'Ornellas, que saudou Pepe Luiz e a seguir «Armilita», recordando os troféus que este último ofereceu ao «Sector 1», quando, há seis anos, trabalhou nas praças espanholas, terminando por saudar todos os restantes toureiros mexicanos e todos os assistentes à festa. A seguir, José Luiz Ribeiro, Fernando Batista, Wenceslau Fernandez Flores que, chistoso, escolheu o tema de uma «charla» que ficou de memória, — «Touros e gatos» — e conservou a assistência em completa gargalhada. Seguiu-se Nizza da Silva e «El Carnicerito», que agradeceu as homenagens aos mexicanos e finalmente Pepe Luiz, que disse ficar imensamente reconhecido com mais uma prova de amizade e carinho que lhe dedicou o nunca esquecido «Sector 1».

Terminado o repasto todos se inscreveram no Livro de Honra do grupo.

O que todos devem saber

Notas de Banco que deixam de circular

Até ao dia 29 de Setembro são trocadas na sede, filial do Pôrto e Delegações do Banco de Portugal as seguintes notas, mandadas retirar da circulação: de 1.000 escudos, chapa 4, effigie Marquês de Sá da Bandeira; de 500\$00, chapa 4, effigie Duque de Palmela; 100\$00, chapa 4, effigie Gomes Freire; 50\$00, chapa 4, effigie Borges Carneiro; e 50\$00, chapa 5, effigie Duque de Saldanha.



Artilharia ferroviária alemã a caminho da frente

Como os ferroviários do Reich fizeram frente à guerra

FAZ agora cem anos que foram inauguradas as linhas mais importantes da grandiosa e vasta rede ferroviária alemã. Fixa-se entre 1840 e 1850, a época principal do lançamento das fundações da rede dos caminhos de ferro germânicos, sobre as quais se baseia ainda hoje o sistema actual.

Não só no que respeita às viagens de comboio, como no tocante a tudo quanto se trata de tráfego, se pode provar que a rede ferroviária alemã é a maior indústria do Reich, pois suscita a admiração universal dos entendidos.

Os caminhos de ferro alemães não só constituem a empresa de maior volume no tráfego mundial, como também em todos os outros aspectos. O número de ferroviários, desde o carregador até ao director-geral, desde o chefe da estação até ao director da companhia, atinge cifras extraordinárias, e, se tivermos em conta os membros das famílias dos empregados ferroviários, chegaremos a um número superior a um milhão de pessoas que vivem do caminho de ferro, que trabalham para eles, e graças aos quais funcionam os comboios que servem os cidadãos de todo o país.

Não é difícil compreender em que circunstâncias hoje trabalham estes homens. Suportam o principal peso da guerra aérea, desde o último verão, em proporções relativamente muito maiores do que antes e do que outros ofícios e ramos de actividade.

Muitos deles passaram anos em serviços não só esgotantes como imensamente perigosos, em países vizinhos da Alemanha; em territórios inimigos, onde a miude o trabalho e a defesa da própria vida estavam intimamente relacionados; tinham de trabalhar com pessoal insuficiente, de resolver árduos problemas técnicos sem meios adequados; hoje tem de reparar e de manter em perfeita ordem o material da-

nificado pelas bombas inimigas; estão expostas mais do que nenhum outro trabalhador ao frio e às intempéries, e a maior parte da sua vida têm de a passar separados da família, longe do lar... Mas a rede ferroviária tem de funcionar.

É certo que, algumas vezes, não marcha tão perfeitamente como em tempo de paz, mas, pode algum país citar qualquer ramo técnico ou de indústria, que, nesta época, esteja isento de perfeições?

Tendo em conta os problemas que se apresentam, dia a dia, aos Caminhos de Ferro alemães, é assombroso o rendimento dos comboios: a persistência, a assiduidade e o zelo dos ferroviários bem podem qualificar-se de factos quasi sobrehumanos.

Quem poderia crer, por exemplo na possibilidade de se manter, no quinto ano de guerra, um número crescente e até maior do que em tempo de paz, de tráfego de passageiros? E teremos que acrescentar a isso o transporte de mercadorias e de gados, que também aumentou neste quinto ano de guerra, ultrapassando as últimas cifras registadas ao rebentar a guerra.

Em face disto, as restrições de viagens que foram impostas ao público, pouco ou quasi nada significam. Seja como for, de qualquer maneira que se encare o problema, o ferroviário alemão conseguiu que a sua rede de caminhos de ferro mantenha uma capacidade de rendimento que, depois de cinco anos de guerra, ninguém seria capaz de prever.

É o caminho de ferro o intermediário que tem de resolver todos os problemas vitais. O tráfego ao serviço da produção e do abastecimento é o laço que sustenta e une a vida.

Eis o grande serviço prestado pelo ferroviário alemão aos seus compatriotas, por ele que juntou a uma organização exemplar uma capacidade de improvisação adaptada ao momento, conquistando assim novos triunfos todos os dias.

Repositório

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Um homem às direitas

O cinema português vai caminhando, ainda que lentamente, mas vale mais o «devagar que tenho pressa», o «devagar se vai ao longe» e «antes burro que me leve do que cavalo que me derrube».

Isto vem a propósito da película «Um homem às direitas», último filme português, que mereceu, com justiça, o «Grande Prémio do Secretariado Nacional de Informação», realizado por Jorge Brum de Canto e produzido por César de Sá.

Não me interessa o «dize tu, direi eu» que se levantou à volta deste filme, estreado em Alhandra e que esteve em exibição no Politeama e no Condes.

O som nada tem de fanhoso. É nítido e perfeito, tendo nós a impressão de estarmos ouvindo, em carne e osso, os respectivos intérpretes. A fotografia está também muito boa, focando passagens interessantes. Por isso merece menção especial nesta página.

O realizador reuniu à sua volta um numeroso e esplêndido grupo de colaboradores, que fizeram de «Um homem às direitas» um espectáculo interessante e que honra quem o fez. Em nada desmerece de muitos estrangeiros que nos têm sido «impingidos» e que somente servem para «propaganda e para nos entristecer mais a vida do que ela já está».

«Um homem às direitas» foi baseado, segundo diz o écran, na peça «Cobardias», de Liñares de Rivas. Mas o assunto parece-se com o de uma peça argentina de Júlio Berton, que há quatro anos se representou no Ginásio, adaptada por Fernando Santos e Almeida Amaral, também com o título «Um homem às direitas».

Escolheu o realizador, para protagonista, Barreto Poeira, o melhor actor cinematográfico que possuímos. Voz, figura, maneira de articular, tudo nele concorre para lhe dar fôros de grande actor. E se é certo que, nesta película, Barreto Poeira tem um papel a carácter e que lhe está na «caixa» como se costuma dizer, no entanto foi rude comerciante, severo, de bom coração, sem papas na língua, dizendo verdades como punhos, mas amargas, e que lhe faz desaparecer ao sabor da sua vontade de ferro, a basófia, a tolice e a pelinrinça, em que vive a família a quem se liga pelo casamento presumindo de rica e de gente fina. E assim se ridiculariza e castiga aqueles que fingem o que não são. A representação de Barreto Poeira é impecável de verdade e observação.

Maria Matos, grande actriz, ilustre professora do Conservatório, tem um papel secundário. Não se importou de fazer um papel muitíssimo inferior às suas qualidades artísticas e à sua grande categoria, o que já não sucede com outras artistas, suas colegas, que se sentem «rebaixadas» quando lhes distribuem papeis que julgam de segundo plano e preferem «deitar abaixo» uma peça, a levantá-la com

o seu nome. É bem certo que não há papeis grandes nem pequenos. Há grandes e pequenos artistas.

Maria Villas, muito bem, assim como Julieta Castelo esteve à altura. Carmen Dolores, também premiada no concurso do S. N. L., tem um papel de difícil interpretação, bastante simpático, é certo, e que realizou a contento dos mais exigentes. Vergílio Teixeira, esteve à vontade no personagem do «Menino da moda», que nada faz, vivendo de corpo direito, gastando o que tem e o que não tem, roçando as esquinas e relegando para plano inferior a honra alheia, pois só a sua interessa.

Barroso Lopes muito certo em curtas intervenções, dando-lhes a necessária comicidade, mas sem exageros. Maria Luíza, boa «sambista», deve ser aproveitada somente nesta modalidade. Não sabe falar português, quanto mais... francês. Já várias vezes tenho focado este assunto.

Milita Meireles foi uma revelação. Muito graciosa, cantando uma canção engraçada de Jaime Mendes, e cheia de vida e dinamismo. António Palma muito sóbrio e correcto num juiz. Sevénio Calheiros, «empertigado» em demasia, num delegado do Ministério Público. Em compensação, Júlio Pereira, esteve certíssimo e muito natural. Também Elvira Velez é digna de registo, pela maneira conscienciosa e meticulosa como desempenhou a sua irritante personagem; Vital dos Santos, Regina Montenegro, Pereira Saraiva, Mário Santos, consciencioso e sóbrio, como sempre, Dinah Stichini, Reginaldo Duarte, João Guerra, no autêntico batoteiro, Holbeche Bastos, nomes estes que, não figurando nos programas, contribuíram para o êxito de «Um homem às direitas» que, como dissémos, honra a indústria cinematográfica portuguesa.

César de Sá, Brum de Canto, Quintela, Jaime Mendes, produziram e colaboraram num espectáculo cujo assunto se adapta a nós e ao mesmo tempo com um grande fundo moral, sem as palhaçadas nem as «gags» dispartados que vemos em certos filmes estrangeiros e fazem delirar os «cineasnos».

Em complemento, apareceu «Defesa do Lar», realizado admiravelmente, e que mostra os perigos desse monstruoso crime chamado «abôrto».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

- EDEN — 15,30 e 21,30 — «Aguias americanas».
- COLISEU — Às 20,45 — «Companhia de Ópera».
- OLIMPIA — Das 14 às 24 — «O Inimigo Oculto».
- PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.
- JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 34458

1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sociedade anónima de responsabilidade limitada (linha directa de Lisboa a Paris) com sede em Lisboa e capital realizado de 10.000.000 de francos, representou ao Governo no sentido de lhe serem aprovados novos estatutos, pelos quais pretende substituir os que foram aprovados por alvará de 3 de Janeiro de 1907.

Reconhece-se que êsses novos estatutos obedecem a dois objectivos: o de subordinar a organização da Companhia ao pensamento que informa a lei n.º 1.994 de 13 de Abril de 1943, e o de a restituir ao regime normal das sociedades anónimas, fora do qual vive por força da sentença de 15 de Outubro de 1906 do tribunal da 2.ª vara comercial de Lisboa, que homologou, para todos os legais efeitos, o acôrdo celebrado entre ela e os seus credores.

Os novos estatutos foram discutidos e aprovados, primeiramente nas sessões das assembleas gerais de accionistas e de obrigacionistas, realizadas, respectivamente, em 17 e 18 de Maio de 1943. Depois, as mesmas assembleas, nas de 28 e 29 de Dezembro de 1944, alteraram algumas disposições de projecto inicial, dando a êste carácter definitivo.

Cumpriram-se, dêste modo, as disposições estatutárias em vigor e com observância delas se estabeleceu uma reforma conveniente.

Está o Governo, portanto, em condições de conceder a aprovação.

2.º Consignam os novos estatutos que o capital social da Companhia passa a ser de 5:200 contos e será representado e dividido por 20:000 acções, do valor nominal de 260\$ cada uma, as quais se trocarão pelas antigas, à razão de uma por uma; e, em perfeita correspondência, que o capital-obrigações passa a ser representado e dividido por 84:448 obrigações do valor nominal de 100\$ cada uma, com o juro de 3 por cento, operando-se a troca das antigas pelas novas obrigações à razão de uma por duas ou de três por duas, conforme sejam do 1.º ou 2.º grau.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º São aprovados os novos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sociedade anónima de responsabilidade limitada (linha directa de Lisboa a Paris), com sede em Lisboa, que baixam assinados pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e 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 de registo comercial prescritas na lei geral, salvo quanto às primeiras, a publicar no *Diário do Governo*.

§ único. Satisfeito o disposto neste artigo e no artigo seguinte, os estatutos anexos entrarão imediatamente em vigor, independentemente de qualquer outra formalidade.

Art. 3.º É desde já autorizada a Companhia a emitir 84:448 obrigações, do valor nominal de 100\$ cada uma, do juro de 3 por cento ao ano, e nas mais condições estabelecidas nos estatutos anexos.

§ 1.º Da emissão de obrigações a que êste artigo se refere não resulta responsabilidade para o Governo.

§ 2.º A Companhia fará dar entrada na Inspekção do Comércio Bancário, dentro de noventa dias, do documento comprovativo de se haver efectuado o registo comercial e de um exemplar do *Diário do Governo* em que se tenha feito publicar o respectivo plano de conversão, sem o que a emissão não poderá realizar-se.

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

Paços do Governo da República, 23 de Março de 1945. —
António Oscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Augusto Cancela de Abreu*.

Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira-Alta

Sociedade anónima de responsabilidade limitada (linha directa de Lisboa a Paris)

TÍTULO I

Fins da Companhia

Sua denominação, sede e duração

Artigo 1.º A Companhia tem por fim:

1.º A exploração da linha do caminho de ferro da Beira Alta, entre Vilar Formoso (Fronteira hispano-portuguesa) e Figueira da Foz;

2.º A construção e exploração em Portugal de outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidos à Companhia, ou que, com prévia aprovação do Governo, ela adquira por qualquer outro modo, a título de propriedade ou de exploração;

3.º A organização e exploração de todos os meios de transporte e serviços auxiliares que, no País, com prévia autorização do Governo, possam ser estabelecidos em relação com as linhas pertencentes à Companhia ou por ela exploradas, ou com outras, tudo sem prejuízo das concessões e privilégios já outorgados.

4.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente e por qualquer título destinados a explorações exercidas pela mesma Companhia.

Art. 2.º A Companhia mantém a denominação de Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, que deverá ser sempre seguida das palavras «Sociedade anónima de responsabilidade limitada (linha directa de Lisboa a Paris)».

Art. 3.º A Companhia tem a sua sede em Lisboa e é, para todos os efeitos, de nacionalidade portuguesa, regendo-se pelos presentes estatutos e pela legislação portuguesa aplicável.

Art. 4.º A Companhia durará enquanto durar qualquer das concessões que lhe hajam sido ou venham a ser feitas.

TÍTULO II

Capital social — Acções

Art. 5.º O capital social, fixado em 5:200 contos, e representado e dividido por 20:000 acções, do valor nominal de 260\$ cada uma.

§ único. Serão trocadas as antigas pelas novas acções à razão de uma por uma.

Art. 6.º O capital social poderá ser aumentado, por uma ou mais vezes, até à importância de 15:000 contos, por simples resolução do conselho de administração, e, além dessa quantia, nos termos legais, por deliberação competente da assemblea geral sob proposta do mesmo conselho.

Art. 7.º A subscrição ou a posse de uma ou mais acções importa plena adesão aos estatutos, aos regulamentos da

Companhia e às deliberações da assemblea geral. Os accionistas limitam a sua responsabilidade, nos termos da lei, ao valor das acções respectivas.

Art. 8.º As acções correspondentes a 60 por cento do capital social, pelo menos, são sempre nominativas e devem estar averbadas a entidades portuguesas ou a cidadãos portugueses de origem, ou naturalizados há mais de dois anos, com expressa referência a esta disposição estatutária.

§ 1.º Os referidos títulos não poderão ser transmitidos por endosso e pertence em branco, e haver-se-á por sem efeito a transmissão de quaisquer dos direitos respectivos a favor de estrangeiros, ou naturalizados há menos de dois anos, salvo por via de successão legítima ou testamentária.

§ 2.º Quando se realize a transmissão desses títulos a favor de estrangeiros, ou naturalizados há menos de dois anos, por via de successão legítima ou testamentária, as acções não produzirão nenhuns efeitos para com a Companhia e terceiras enquanto não se acharem de novo averbadas em nome de cidadãos portugueses de origem, ou naturalizados há mais de dois anos, salvo havendo-lhes sido subrogadas outras acções nos termos do parágrafo seguinte.

§ 3.º Fica bem entendido que o regime estabelecido pelo presente artigo e parágrafos anteriores deixa de ser applicável aos títulos que se acham averbados para esse efeito quando os próprios interessados, ou outros accionistas lhes subroguem outras acções que fiquem por sua vez averbadas em conformidade das mesmas disposições. Quando tal subrogação se opere deve fazer-se dela menção em averbamento respeitante aos títulos substituídos.

§ 4.º A Companhia fará proceder às subrogações dos títulos necessários para que não deixe, por mais de um ano, de se observar exactamente o regime estabelecido no principio deste artigo quanto às acções correspondentes a 60 por cento do capital social.

Art. 9.º Haverá títulos de 1, 10, 20, 50 e 100 acções, que serão extraídos de um registo de talão, selados com o selo branco da Companhia e numerados e assinados por dois administradores ou um administrador e uma pessoa para o efeito designada pelo conselho de administração, podendo uma das assinaturas ser de chancelha.

TÍTULO III

Obrigações

Art. 10.º O capital-obrigações é representado por 86:448 obrigações, do valor nominal de 100\$ cada uma, com o juro de 3 por cento, pagável semestralmente desde 1 de Janeiro de 1946, sujeito a impostos, e que são amortizáveis em trinta e duas annidades. Estas obrigações são criadas para substituição das emitidas nos termos do convénio de 15 de Outubro de 1906, em circulação.

Art. 11.º São criadas, na conformidade do artigo precedente:

a) 53:826 obrigações para troca das antigas obrigações do 1.º grau, na proporção de uma obrigação actual por duas novas;

b) 32:622 obrigações para troca das antigas obrigações do 2.º grau, na proporção de três obrigações actuais por duas novas.

§ 1.º Todas as novas obrigações gozam igualmente de privilégio sobre a concessão do caminho de ferro e sobre os resultados da exploração, sem prejuizo dos direitos do Estado Português. Importam privilégio creditório, nos termos do artigo 878.º do Código Civil Português.

O privilégio destas obrigações será mantido nos mesmos termos, ainda no caso de falência ou liquidação, ou qualquer outra hipótese, salvo contudo o pagamento regular dos encargos e fornecimentos relativos à exploração das linhas actualmente concedidas à Companhia.

§ 2.º A amortização das obrigações far-se-á depois do pagamento dos respectivos juros, em conformidade com a respectiva tabela de amortização. Efectuar-se-á ao par, por sorteio, quando a cotação na Bólsa seja superior a 100\$, ou por compra no mercado, sem embargo do direito que assiste à Companhia de antecipar sempre a amortização.

§ 3.º Em caso de insuficiência dos resultados de um exercicio para a amortização prevista de obrigações, será amortizado, por compra ou por sorteio, somente o número de obrigações que as disponibilidades permitam.

As obrigações cuja amortização for adiada deverão ser amortizadas no ou nos exercicios seguintes logo que haja provisões suficientes para esse fim.

§ 4.º Os cupões e as obrigações amortizadas serão pagos em Lisboa nas caixas designadas pelo conselho de administração. Os pagamentos serão feitos com dedução dos respectivos impostos.

Art. 12.º Os números das obrigações sorteadas para reembolso ou compradas na Bólsa para amortização serão publicados no *Diário do Governo* e, além disso, anunciados em um jornal de grande publicidade de Lisboa designado pelo conselho de administração.

§ 1.º A contar do dia designado para reembolso, as obrigações sorteadas deixarão de vencer juro e o seu valor nominal ficará depositado nas caixas da Companhia até que o portador se apresente para reembolso das obrigações amortizadas contra entrega dos títulos respectivos.

2.º As obrigações amortizadas, quer por compra, quer ao par por sorteio, serão, desde a entrada nas caixas da Companhia, anuladas por meio de carimbo especial e deverão, no prazo de um ano, ser queimadas em presença de dois delegados do conselho de administração e de um delegado do conselho fiscal.

Art. 3.º As obrigações serão nominativas ou ao portador, à escolha dos obrigacionistas. Haverá títulos de 1, 10, 20, 50 e 100 obrigações extraídos de um registo de talão, selados com o selo branco da Companhia e numerados e assinados por dois administradores, ou por um administrador e uma pessoa para o efeito designada pelo conselho de administração, podendo uma das assinaturas ser de chancelha.

TÍTULO IV

Conselho de Administração

Art. 14.º A Companhia é administrada por um conselho de administração de cinco administradores, todos portugueses, eleitos pela assemblea geral de entre os accionistas.

Art. 15.º Dentro de oito dias depois da sua eleição deverá cada administrador justificar a propriedade de 100 acções, que ficarão depositadas nas caixas da Companhia.

Art. 16.º Os títulos que constituem caução, na conformidade do artigo anterior, são inalienáveis durante o periodo da gerência; somente poderão ser levantados depois de aprovadas as contas da gerência pela assemblea geral dos accionistas e nos termos do artigo 190.º do Código Commercial.

Art. 17.º Uma comissão de três accionistas, eleitos de três anos em sessão ordinária da assemblea geral, determinará a verba para remuneração do conselho de administração, que será levada à conta de despesas gerais.

A mesma comissão procederá, de accordo com o presidente do conselho de administração, à repartição da verba fixada pelos diversos membros do mesmo conselho.

§ único. As resoluções da comissão de que trata o presente artigo são válidas por um triénio.

Art. 18.º Os administradores são eleitos por três anos, mas ficam sujeitos a revogação do mandato pela assemblea geral. É sempre permitida a reeleição.

§ único. Podem as sociedades pertencer ao conselho de

administração e serão nêlé representadas por um dos seus administradores ou gerentes. Podem também pertencer ao conselho de administração outras pessoas jurídicas, que não estejam disso especialmente inibidas, e que para êsse efeito serão representadas por pessoa a quem tal representação legalmente incumba.

Art. 19.º Ao conselho de administração cabe preencher, a título provisório, as vagas dos administradores. As nomeações do concelho vigoram até à primeira assemblea geral, que proverá definitivamente a vaga, mas só em relação ao tempo por que deveria ainda servir o substituído.

Art. 20.º O conselho da administração elegerá, cada ano, de entre os seus membros, um presidente. Em caso de ausência ou impedimento do presidente, o conselho designará aquele dos vogais que deve desempenhar as funções de presidente.

Art. 21.º O conselho de administração reúne-se em Lisboa uma vez por mês, e além disso, sempre que os interesses da Companhia assim o exijam.

§ 1.º As resoluções do conselho são tomadas por maioria dos votos dos membros presentes.

§ 2.º Em caso de empate, o presidente tem voto de qualidade.

§ 3.º Para que as resoluções sejam válidas, devem estar presentes, pelo menos, três admiradores.

Art. 22.º O conselho de administração é investido, para a direcção dos negócios da Companhia, dos mais amplos poderes, e assim:

a) Celebra e ratifica, com a aprovação do Governo nos casos em que esta seja necessária, todas as convenções tendentes à realização dos fins da Companhia; mas aquelas de que resulte, quer modificação na natureza, duração e extensão das concessões, quer fusão com outra emprêa, quer venda ou arrendamento da rede, não poderão concluir-se sem a aprovação da assemblea geral;

b) Autoriza ou efectua a compra ou venda de terrenos e outros bens imóveis;

c) Negocia e celebra todos os contratos e convenções para construções e abastecimentos de caminho de ferro, pelos preços e com as cláusulas e condições que julgue convenientes;

d) Negocia e celebra os contratos relativos às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro ou com outras empresas de transportes;

e) Fixa e modifica as tarifas e o seu sistema de arrecadação, de acôrdo com o Governo, nos termos do artigo 38.º do contrato de 3 de Agosto de 1878; faz os regulamentos para a exploração ferroviária e submete-os à aprovação do Governo, de conformidade com o artigo 66.º do referido contrato; celebra as transacções e faz os regulamentos respeitantes à organização dos serviços e estabelecimentos a seu cargo;

f) Dirige ao Governo quaisquer pedidos sobre prolongamento de caminhos de ferro ou entroncamentos, sobre novas concessões, exploração de minas, criação e exploração de oficinas metalúrgicas e de quaisquer outros estabelecimentos, com prévia autorização, ou ratificação posterior, da assemblea geral;

g) Regula o emprêgo dos fundos de reserva e determina a colação dos fundos disponíveis;

h) Fixa as despesas gerais de administração;

i) Celebra, para a conservação e exploração dos caminhos de ferro e de todas as empresas da Companhia, os contratos que se tornem necessários; regula os fornecimentos e autoriza a compra de matérias, máquinas e outros objectos necessários para a exploração ou a venda de materiais fabricados pela Companhia e suas empresas, e daqueles que se tenham tornado inúteis;

j) Autoriza as reivindicações, transferências, transportes,

vendas de valores, fundos e quaisquer outros títulos da Companhia;

k) Recebe as somas devidas à Companhia, passa quitações, especialmente as que digam respeito à venda de imóveis;

l) Requere todos os levantamentos de sequestros judiciais e embargos, bem como os cancelamentos de registos de hipoteca, desiste de privilégios, dá quitações definitivas e faz renúncias, procedendo pela forma determinada na lei;

m) Autoriza todas as acções judiciais, todos os pedidos de providência e conservatórias e cautelares, todas as transacções e compromissos.

n) Nomeia ou demite o inspector geral, o director da Companhia e todos os agentes e empregados, fixando as suas atribuições e ordenados e podendo conceder-lhes quaisquer gratificações;

o) Fecha as contas que devem ser apresentadas à assemblea geral, faz um relatório sobre elas e sobre a situação dos negócios sociais e propõe o dividendo que se deva repartir;

p) Submete à assemblea geral as propostas de reunião ou de fusão com outras companhias, de arrendamento de caminho de ferro, de modificações ou reformas dos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social, de prorrogação ou de dissolução antecipada da Companhia;

q) Providencia, enfim, sobre todos os negócios comprehendidos na administração da Companhia.

Art. 23.º A gerência dos negócios correntes poderá ser confiada pelo conselho de administração a um ou mais administradores delegados, cujas atribuições regulará. Terá sempre o conselho a faculdade de conferir delegações especiais de poderes, quer a administradores quer a outras pessoas.

§ único. Os administradores delegados têm direito a remunerações especiais, que serão fixadas pela comissão de accionistas a que se refere o artigo 17.º

Art. 24.º A Companhia fica obrigada, no que respeita à gerência dos negócios correntes, pela assinatura de qualquer dos administradores delegados; e, quanto a outros actos e contratos, pela assinatura do presidente do concelho de administração ou de quem o substitua.

§ único. Fica também a Companhia obrigada quanto aos actos comprehendidos no respectivo mandato, e de conformidade com êste, pela assinatura de quaisquer mandatários constituídos nos termos da lei e dos presentes estatutos.

Art. 25.º É expressamente prohibido aos administradores negociar por conta própria com a Companhia, salvo se para isso forem autorizados pelo conselho de administração.

Art. 26.º Os membros do conselho de administração não contraem obrigação alguma pessoal ou solidária pelas operações da Companhia. Respondem, porém, pessoal e solidariamente para com ela e para com terceiros pela inexecução do mandato e pela violação dos estatutos e preceitos da lei.

Art. 27.º As resoluções do conselho de administração constarão de actas, transcritas num registo existente na sede da Companhia e assinadas por quem tiver presidido à sessão e por outro membro do conselho. Os extractos ou cópias destas actas devem ser assinados pelo presidente do conselho de administração, ou por quem suas vezes fizer, e por outro membro do conselho.

TÍTULO V

Conselho Fiscal

Art. 28.º O conselho fiscal é composto de três membros efectivos, eleitos trienalmente em assemblea geral entre os accionistas.

A assemblea geral elegerá, além disso, também de entre os accionistas, dois membros suplentes do conselho fiscal.

É permitida a reeleição.

§ 1.º Observar-se-á, quanto ao conselho fiscal, o disposto no § único do artigo 18.º relativamente ao conselho de administração.

§ 2.º Serão fixadas e contabilizadas, nos termos do artigo 17.º, as remunerações dos membros do conselho fiscal, em efectivo serviço, competindo ao respectivo presidente as funções que naquela disposição são atribuídas ao presidente do conselho de administração.

Ar. 29.º O conselho fiscal exerce as atribuições que lhe confere a legislação geral.

TÍTULO VI

Assemblea geral dos Accionistas

Art. 30.º A assemblea geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas. As suas decisões são obrigatórias para todos, inclusivamente para os ausentes dissidentes ou interditos.

Art. 31.º A assemblea geral compõe-se dos accionistas que possuam, pelo menos, 50 acções.

Para que tenham assento na assemblea geral, possuidores de acções nominativas, em número suficiente, deverão inscrever-se como tais nos registos da Companhia pelo menos quinze dias antes da primeira reunião; e os possuidores de acções ao portador, também em número suficiente, deverão depositá-las, nas caixas indicadas pelo conselho de administração, com a mesma antecedência da primeira reunião.

A cada possuidor de acções nominativas será enviada uma carta de convocação.

Os possuidores de acções ao portador cobrarão das caixas um recibo nominativo com a indicação do dia do depósito e da quantidade e numeração dos títulos depositados, o qual lhes servirá de carta de emissão.

§ 1.º Os accionistas possuidores de menos de 50 acções poderão agrupar-se de forma a completar o número exigido, e fazer-se representar por um dos agrupados.

§ 2.º Qualquer accionista com assento na assemblea geral poderá fazer-se representar nela por outro accionista que tenha, por si, direito de voto.

§ 3.º Os poderes para a representação autorizada pelo § 2.º serão conferidos em procuração, cuja assinatura deverá ser reconhecida por notário, sem qualquer outra formalidade.

§ 4.º Só podem assistir à assemblea geral os accionistas com direito de voto e os representantes dos agrupamentos, nos termos do § 1.º

Art. 32.º A assemblea geral é convocada pelo respectivo presidente; reúne-se em cada ano, antes de 1 de Junho, em sessão ordinária, na sede da Companhia. Reúne-se, além disso, extraordinariamente sempre que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julgue necessário ou quando seja requerido por um grupo de vinte accionistas ou mais que possuam, pelo menos, a sexta parte do capital social.

Art. 33.º A mesa da assemblea geral é 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 vice-secretários. Os dois maiores accionistas presentes desempenham as funções de escrutinadores quando seja necessário; se não puderem ou não quiserem assumir esse encargo, serão substituídos por quem o presidente designar.

§ único. À mesa compete dar posse aos accionistas eleitos para os cargos do conselho de administração e do conselho fiscal.

Art. 34.º As convocações da assemblea geral serão feitas trinta dias, pelo menos, antes do dia da reunião por anúncios

insertos no *Diário do Governo* e num jornal diário de Lisboa. Todas as convocações para as assembleas gerais devem mencionar o objecto da reunião.

Art. 35.º A assemblea geral considera-se regularmente constituída quando os accionistas presentes e representados sejam, pelo menos, em número de quinze e possuam a quarta parte do capital social, salvo o disposto no artigo 37.º

§ 1.º Se a assemblea não se constituir regularmente, nos termos destes estatutos, será convocada para nova reunião, que se efectuará dentro de trinta dias, mas não antes de quinze. Esta convocação será feita quinze dias, pelo menos, antes do dia marcado para a segunda reunião.

§ 2.º As deliberações tomadas pela assemblea geral na segunda reunião são válidas qualquer que seja o número de accionistas presentes e o quantitativo do capital representado.

§ 3.º Na segunda reunião somente podem tomar-se deliberações sobre assuntos que tenham sido já objecto de primeira convocação.

Art. 36.º As votações são por levantados e sentados, nominais ou por escrito. Nas votações por levantados e sentados prevalece a maioria de votantes: nas outras a maioria dos votos colhidos.

§ único. Fazem-se as votações por levantados e sentados quando contra esta forma de votar não reclamem, pelo menos, seis accionistas. Havendo reclamação, o voto é escrito em eleições e outras deliberações relativas a certas e determinadas pessoas e é nominal nos demais casos.

Art. 37.º As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de traspasse da empresa, de arrendamento de todo o caminho de ferro ou parte dele, de modificação, alteração ou reforma dos estatutos, de aumento ou redução do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da Companhia não podem ser tomadas senão em assemblea geral composta de accionistas que possuam, pelo menos, dois terços do capital social, e só serão executórias depois da aprovação do Governo. Quando não concorrerem à reunião accionistas que possuam dois terços do capital social, proceder-se-á pelo modo indicado nos §§ 1.º e 2.º do artigo 35.º

Art. 38.º Quando a assembleia esteja em condições de funcionar mas ou não possa convenientemente iniciar os trabalhos por insuficiência do local designado ou por outro motivo, ou por qualquer circunstância não possa concluí-los na mesma assentada, a reunião realizar-se-á ou prosseguirá nos dias, horas e locais que forem indicados pelo presidente. Poderão, para esse efeito, ir sendo sucessivamente designadas que se forem tornando necessárias.

§ 1.º Sempre que a designação do dia e hora não seja feita na própria assemblea, deve fazer-se por anúncios publicados no *Diário do Governo* e num jornal de Lisboa, o mais tardar na véspera do dia para que a reunião haja sido adiada. Embora a designação do dia e hora haja sido feita na assemblea, realizar-se-á a publicação de anúncios sempre que para ela haja tempo, ainda que venha a cair no próprio dia para que o adiamento se tenha dado.

§ 2.º Se tiver de haver mudança do local das reuniões, será o novo local designado em anúncios publicados, pelo menos, três dias antes daquele para que os trabalhos tenham sido adiados.

Art. 39.º Serão presentes à assemblea geral o relatório do conselho de administração relativo aos negócios da companhia e o parecer do conselho fiscal.

A assemblea geral:

Discute e aprova as contas;

Elege a mesa da assemblea geral e os administradores que devem preencher os lugares vagos, assim como os membros do conselho fiscal e da comissão a que se refere o artigo 17.º;

Fixa anualmente o dividendo, segundo o balanço geral e em conformidade com os presentes estatutos; Finalmente, delibera, nos limites dos estatutos e da lei, sobre todos os negócios da Companhia.

§ único. Será entregue a todo o portador de, pelo menos 10 acções, quando o pedir, um exemplar do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal.

Art. 40.º As deliberações da assembleia geral são tomadas por maioria dos votos dos membros presentes e representados. Cada accionista tem, nas votações por escrito ou nominais, um voto por cada 50 acções que possuir, salvo o disposto no § 3.º do artigo 183.º do Código Commercial.

§ único. Os menores, os interditos, as pessoas morais, as sociedades, a herança indivisa, a propriedade comum e as mulheres casadas serão representados pelas pessoas a quem essa representação incumba.

Art. 41.º As deliberações da assembleia geral constarão de actas assinadas pelos membros da mesa. Juntar-se-á à acta uma relação nominal dos accionistas que tenham tido intervenção na assembleia, com indicação do número de votos que lhes hajam cabido, por si ou como representantes de outros accionistas.

Os extractos das actas que tiverem de ser apresentados em juízo ou fora d'ele serão assinados pelo presidente da assembleia geral ou por quem o substitua e por outro membro da mesa.

TÍTULO VII

Juros, dividendos, fundos de reserva e amortização

Art. 42.º Os lucros de qualquer natureza, deduzidas as despesas de administração e de exploração e as despesas gerais, serão destinados sucessivamente:

- 1.º A occorrer ao pagamento do juro das obrigações;
- 2.º A amortização do número de obrigações previsto na tabela respectiva;
- 3.º Às amortizações de obrigações que se façam por antecipação, nos termos do § 2.º do artigo 11.º
- 4.º À constituição do fundo de reserva legal, com a dotação anual de 5 por cento de lucros apurados;
- 5.º À constituição de outras reservas determinadas pela assembleia geral;
- 6.º À distribuição do saldo como dividendo por todas as acções.

Art. 43.º Quando o fundo de reserva a que se refere o n.º 4.º do artigo antecedente atingir a quinta parte do capital social, a dedução de 5 por cento para esse fundo poderá ser reduzida ou suspensa. Restabelecer-se-á, porém, a dedução logo que o fundo de reserva desça abaixo daquela importância.

Art. 44.º O pagamento dos juros será feito em Lisboa nas épocas e nos lugares designados pelo conselho de administração e constantes de anúncios publicados nos termos do artigo 34.º

Art. 45.º O pagamento dos dividendos effectuar-se-á nos termos e com as formalidades estabelecidos no artigo antecedente para o pagamento dos juros.

Art. 46.º Os juros e dividendos das acções, quer nominativas, quer ao portador, serão pagos ao possuidor dos títulos ou dos cupões vencidos.

TÍTULO VIII

Dissolução

Art. 47.º A dissolução da Companhia dar-se-á nos casos previstos pelo artigo 120.º do Código Commercial.

TÍTULO IX

Liquidação

Art. 48.º Os poderes da assembleia geral dos accionistas continuarão durante o período da liquidação, conforme o disposto no Código Commercial.

§ 1.º Nos termos da lei e com as formalidades por ella prescritas, poderá a assembleia geral determinar o modo da liquidação. Servirão de liquidatários os administradores, salvo deliberação em contrário da assembleia.

§ 2.º Os obrigacionistas e outros quaisquer credores poderão nomear uma comissão que acompanhe os actos da liquidação.

§ 3.º À assembleia geral compete, designadamente, apreciar e aprovar as contas das liquidações e dar as quitações correspondentes.

§ 4.º Os liquidatários poderão, nos termos fixados pela assembleia geral, transferir para qualquer empresa, individual ou colectiva, todos os direitos, acções e obrigações da Companhia dissolvida. Esta transferência será submetida à aprovação do Governo.

Art. 49.º Serão decididas por árbitros as questões que se suscitarem entre a Companhia e os accionistas ou obrigacionistas, relativas aos direitos e obrigações, quer da Companhia para com os accionistas ou obrigacionistas, quer dos accionistas ou obrigacionistas para com a Companhia. Nessas questões observar-se-á, na parte applicável, o disposto no Código de Processo Civil. Nas questões a que este artigo se refere comprehendem-se as previstas no artigo 146.º do Código Commercial, no decreto de 9 de Novembro de 1893, nos artigos 14.º e seguintes do regulamento aprovado pelo decreto de 27 de Agosto de 1896, nos artigos 403.º, 404.º, 1531.º e seguintes, 1536.º e 1542.º a 1554.º, inclusive, do Código de Processo Civil.

Art. 50.º Todos os valores provenientes da liquidação serão empregados antes de qualquer distribuição aos accionistas:

1.º Em colocar a linha concedida em circunstâncias de ser entregue ao Governo nas condições determinadas nos contratos e concessões;

2.º Em reembolsar os credores que ainda existam.

O remanescente será dividido por todas as acções.

TÍTULO X

Direitos do Governo

Art. 51.º O Governo tem o direito de suspensão e anulação, quer das deliberações da Companhia sobre a emissão de títulos, aquisição e arrendamento de linhas e contratos de empreitadas gerais, quer de quaisquer actos de administração, quando essas deliberações e actos sejam contrários à lei, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

Art. 52.º Junto da Companhia desempenha as suas funções, nos termos da lei, da concessão e dos presentes estatutos, um commissário do Governo, que receberá retribuição igual à média das retribuições dos vogais do conselho de administração que não exerçam as funções de administradores delegados.

TÍTULO XI

Disposições transitórias

Art. 53.º É mantida a reserva especial que consta do balanço da Companhia, a qual poderá ser destinada à amortização anticipada das obrigações.

Art. 54.º A assembleia geral será convocada, logo a seguir à aprovação dos presentes estatutos, para eleger, de confor-

midade com as respectivas disposições, os novos corpos gerentes.

§ único. Até à eleição dos novos corpos gerentes, a realisar nos termos deste artigo, continuarão as suas funções os que estiverem em exercício, segundo os estatutos anteriores.

Ministérios das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Março de 1945. — O Ministro das Finanças, *João Pinto da Costa Leite*. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancela de Abreu*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 8, 2.ª série, de 10 de Janeiro de 1945, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, os projectos de aviso ao público e de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais é generalizada a aplicação do multiplicador 6 a taras e são alterados os preços de transporte aplicáveis segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade.

O «Diário do Governo» n.º 22, 2.ª série, de 26 de Janeiro de 1945, 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, foram aprovados, por despacho de 19 do corrente desta Direcção Geral, os projectos de avisos n.ºs 834 e 837, que estabelecem a venda de bilhetes e despacho de bagagens para Madrid, no combóio *Lusitânia-Expresso*, o primeiro, e para Vigo, Pontevedra, Santiago e Corunha, o segundo.

O «Diário do Governo», n.º 18, 2.ª série, de 22 de Janeiro de 1945, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

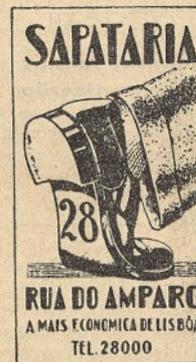
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, para o corrente ano, a comissão arbitral a que se refere o artigo 22.º do decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, e o artigo 10.º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas Raúl da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Mário Dias Trigo, como delegado do Estado, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

VINHO DO PÔRTO

À venda em todos os hotéis, restaurantes e bars de primeira ordem
GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

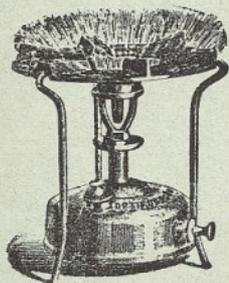
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIRO
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



**“ A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS”**

**Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TOMANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942



Para interiores
**UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO**
Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superficies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtêm-se os mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC GILLCAR, LTDA
Rua Nova do Almada, 81, 2.º
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

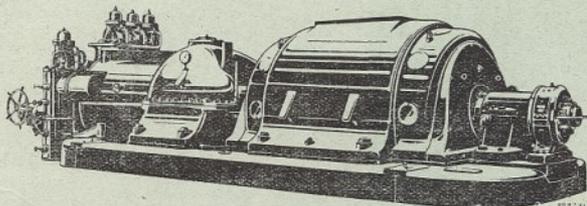
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

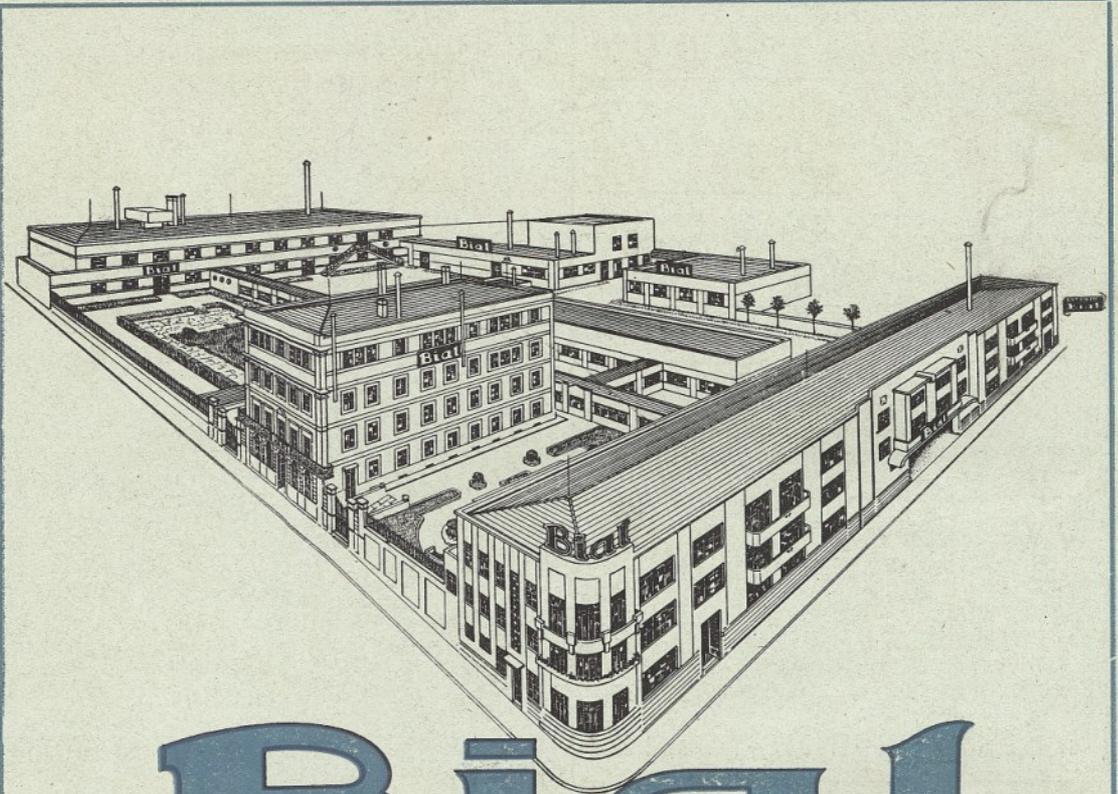
Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE