

gada possa dar execução ao seu louvável plano, que se lhe concedam também essa igreja e suas dependências.

A Escola Normal Primária, situada a perto de 500 metros do edificio do antigo Convento de Nossa Senhora da Graça, tem edificio próprio e com uma cêrca com espaço bastante para nela fazer melhoramentos. Além dis-o, as dependências antigamente ocupadas pelo Liceu Central de Antero de Quental deu-as êste de arrendamento ao Município de Ponta Delgada, para aí ser instalada a. hoje extinta, Escola Primária Superior de Teófilo Braga; mas êste arrendamento é ilegal não só porque os bens nacionais cedidos para determinado fim revertem *ipso facto* à Fazenda Nacional quando deixem de ser necessários para o que haviam sido concedidos, ou quando lhes seja dada outra aplicação, mas também porque, consoante o disposto no § único do artigo 18.º do decreto n.º 12:425, de 2 de Outubro de 1926, sempre que qualquer liceu tenha devoluta, e sem aplicação, alguma dependência e a queira alugar tem de, pelas estações officias competentes, solicitar a autorização do Ministro das Finanças, por intermédio da Repartição do Património Nacional, da Direcção Geral da Fazenda Pública, o que se não fez neste caso.

O tribunal judicial dispõe simplesmente de uma acanhada sala, de um corredor escuro e de três pequenos gabinetes, iluminados por frestas, estando as suas dependências alojadas por vários pontos da cidade.

A Câmara Municipal de Ponta Delgada, reconhecendo quanto afecta o indispensável prestígio do poder judicial semelhante instalação, pretende solucionar o assunto, mas os seus recursos não chegam para adquirir terreno, construir e mobilar o edificio se não fôr ajudada pelo Estado com o auxílio que lhe solicitou.

Justo é que a êste município seja dispensado o auxílio pedido, pois também êle e a junta geral do respectivo distrito adquiriram à sua custa um bom edificio para instalação do Liceu Central de Antero de Quental.

Pelos motivos expostos, e

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É concedida à Câmara Municipal de Ponta Delgada, por título gratuito, toda a parte desocupada do edificio do antigo Convento de Nossa Senhora da Graça, da mesma cidade, e outrossim a igreja, côro, sacristia e dependências da mesma igreja dêste edificio, a fim de nela serem instalados pela citada Câmara os serviços judiciais da comarca e suas dependências, o tribunal dos desastres de trabalho e a conservatória do registo predial.

Art. 2.º Caduca esta concessão, revertendo à Fazenda Nacional, por intermédio da 4.ª Repartição (Património) da Direcção Geral da Fazenda Pública, todos os bens que a constituem, sem direito a qualquer reclamação ou indemnização e sem necessidade de qualquer notificação, se decorridos que sejam três anos após o dia em que o presente decreto entre em vigor não estiverem definitivamente instalados, com todas as suas dependências, na parte do edificio agora cedida, todos os serviços mencionados no artigo 1.º dêste decreto.

Art. 3.º Igualmente caduca a presente cedência, nos termos indicados no artigo anterior, desde que aos bens que a compõem seja dado destino ou aplicação diversos do para que são cedidos, ou logo que para êle sejam desnecessários.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com

fôrça de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 31 de Março de 1928.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 15:360

Considerando que o decreto n.º 12:358, de 22 de Setembro de 1926, revogando a lei n.º 1:787, de 25 de Junho de 1925, teve em vista acentuar o principio da nacionalidade a exigir dos proprietários de navios portugueses, como condição indispensável ao estabelecimento de subsídios e, em geral, de uma larga protecção à marinha mercante;

Considerando porém que a revogação pura e simples daquela lei restabeleceu as disposições do Acto de Navegação e da legislação comercial subsequente, resultando assim de pleno vigor a doutrina do artigo 6.º dêsse Acto, segundo o qual são considerados portugueses os navios pertencentes a companhias de navegação estabelecidas em Portugal e legalmente autorizadas, autorização esta que naquela data era necessária em virtude do Código Comercial de 1833, que então vigorava, mas que hoje está abolida pela lei de 22 de Junho de 1867 e pelo actual Código Comercial;

Considerando que, nestas condições, a legislação presentemente em vigor no que diz respeito a sociedades, estabelece como única condição de nacionalidade a da sua sede, condição esta que, embora aceitável adentro do critério de diferenciação entre a personalidade jurídica da sociedade e a dos sócios, tem, no entanto, o inconveniente de, no caso de capitais exclusivamente estrangeiros, poder tornar injustificáveis as protecções, subvenções, subsídios ou prémios que uma tentativa de expansão inter-económica possa determinar;

Considerando que, por outro lado, se não pode afirmar a praticabilidade da exigência absoluta da totalidade de capitais portugueses se quisermos ao mesmo tempo conseguir um desenvolvimento da marinha mercante por novas carreiras e com novas unidades, e que nestas condições só se poderá, quando muito, obter a nacionalidade portuguesa para uma cota parte do capital, deixando-se o restante provir de onde fôr possível;

Considerando que o carácter nominativo das acções representando o capital que deve ser português não constitui garantia suficiente de nacionalidade, sendo por isso necessárias outras condições, incluindo, pelo menos, a de imposição de uma administração com predomínio de portugueses, onde então é presumível a preferência de aplicação do capital em favor do nosso País;

Considerando enfim o carácter absolutamente nacional que devem ter as empresas que exploram o tráfego local e a pesca;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de

1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hoi por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Para que uma embarcação possa alcançar a nacionalidade portuguesa e gozar dos privilégios e franquias que lhe resultam das leis e dos tratados e convenções internacionais, deve satisfazer às condições especiais em seguida enumeradas, destinadas a provar:

- 1.º A construção e origem da embarcação;
- 2.º A nacionalidade do proprietário ou do armador;
- 3.º A nacionalidade do capitão, oficiais e restantes indivíduos da equipagem ou tripulação.

Art. 2.º Quanto à construção e origem a embarcação deve ter sido construída em território português.

§ único. Pode porém a embarcação construída no estrangeiro ser considerada como portuguesa nos casos seguintes:

- a) Por compra, herança, doação ou qualquer outro meio legal de aquisição ou transmissão;
- b) Ter sido legitimamente apresada ao inimigo e considerada boa presa pelos tribunais portugueses;
- c) Ter sido encontrada abandonada no alto mar e devidamente nacionalizada;
- d) Ter sido julgada perdida ou confiscada, pelo tribunal competente, para o seu anterior proprietário por alguma infracção à lei.

Art. 3.º Quanto à nacionalidade dos proprietários as condições são a embarcação pertencer:

- a) No caso de propriedade individual, a cidadão português ou estrangeiro naturalizado na forma prescrita pela legislação em vigor;
- b) No caso de propriedade colectiva, a sociedades comerciais constituídas por qualquer das formas estabelecidas na legislação em vigor, com sede social efectiva em território português e satisfazendo aos restantes preceitos de nacionalidade portuguesa expressos nos artigos seguintes:

Art. 4.º Para o efeito do registo de propriedade de embarcações de comércio de cabotagem ou de longo curso, são consideradas portuguesas:

1.º As parcerias ou emprêsas, com sede em território português, de que os quinhões, constituindo um tço, pelo menos, do capital, são pertença de cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados, e de que a maioria dos administradores ou gerentes é constituída por portugueses ou estrangeiros naturalizados;

2.º As sociedades em nome colectivo ou em comandita simples, com sede em território português, de que a maioria dos sócios com responsabilidade ilimitada é constituída por cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados;

3.º As sociedades em comandita por acções, com sede administrativa em território português, de que a maioria dos sócios, com responsabilidade ilimitada, é constituída por cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados e em que um tço das acções são nominativas e endossadas a portugueses ou estrangeiros naturalizados;

4.º As sociedades por cotas, com sede em território português, de que um tço do capital, pelo menos, provém de gerentes portugueses ou estrangeiros naturalizados, os quais devem ter a maioria na respectiva administração;

5.º As sociedades anónimas, com sede administrativa em território português, de que a maioria dos membros do conselho de administração e dos directores é constituída por portugueses ou estrangeiros naturalizados e de que um tço do capital, pelo menos, é formado por acções nominativas pertencendo a portugueses ou estrangeiros naturalizados. O presidente do conselho de admi-

nistração ou o administrador delegado deve também ser português ou estrangeiro naturalizado.

§ único. As sociedades proprietárias de embarcações fazendo carreiras regulares para as colónias portuguesas em África ou que, embora não fazendo tais carreiras regulares, usufruam de subsídios do Estado devem ser constituídas conforme as regras estabelecidas no presente decreto para as sociedades proprietárias de embarcações de pesca.

Art. 5.º Para o efeito do registo de propriedade das embarcações de tráfego local e de pesca, são consideradas portuguesas:

1.º As parcerias ou emprêsas, com sede em território português, de que todos os quinhões são pertença de cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados;

2.º As sociedades em nome colectivo e em comandita simples e as sociedades por cotas, com sede em território português, de que todos os sócios são cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados;

3.º As sociedades em comandita por acções, com sede em território português, de que os sócios de responsabilidade ilimitada são portugueses e cujo capital, em acções, é constituído por títulos nominativos endossados a portugueses ou a estrangeiros naturalizados;

4.º As sociedades anónimas, com sede administrativa em território português, cujo capital é constituído por acções nominativas todas pertença de portugueses ou de estrangeiros naturalizados.

§ único. Se uma embarcação é registada para o comércio e para pesca, deve o respectivo proprietário satisfazer às condições expressas neste artigo.

Art. 6.º Os títulos nominativos representando o capital com que laboram as sociedades proprietárias das embarcações, bem como as respectivas transmissões, devem ser devidamente registados nas sociedades, a fim de se saber em todo o tempo quais os donos ou proprietários dos mesmos títulos.

§ 1.º Enquanto o registo não se mostrar feito considera-se nulo e por isso inexigível o pagamento do juro ou rendimento vencido pelos referidos títulos.

§ 2.º Os títulos nominativos das sociedades proprietárias de embarcações não podem ser transmitidos a favor de estrangeiros, salvo por efeito de sucessão legítima ou testamentária, e quando isto suceda ficam esses estrangeiros obrigados a aliená-los a cidadãos portugueses dentro de seis meses, contados daquele em que tenham entrado na sua posse efectiva.

Art. 7.º A verificação das condições de nacionalidade dos indivíduos a quem está feito o averbamento dos títulos nominativos pertence às sociedades que os emitiram e que os têm de registar.

§ 1.º As sociedades têm de facilitar às autoridades competentes todo o processo de averbamento dos títulos nominativos.

§ 2.º Qualquer averbamento indevidamente feito a favor de individuo estrangeiro, ou de sociedade orientada, dirigida ou administrada por estrangeiro, implica, sem recurso possível, a passagem para o Estado desses títulos, assim averbados, e uma multa igual a cem vezes o valor nominal de cada título.

§ 3.º Metade da multa é depositada no Banco de Portugal em conta do fundo de protecção à marinha mercante; a outra metade cabe a quem descobrir o erro ou fraude no averbamento.

Art. 8.º Os quinhões, cotas ou acções nominativas, pertencentes a portugueses, de sociedades proprietárias de embarcações não podem estar sob a dependência ou orientação de estrangeiros ou de outras sociedades dirigidas ou administradas por estrangeiros, embora estas sociedades sejam nacionais quanto à sua constituição e sede.

§ 1.º Esta disposição deve constar do acto público de constituição das sociedades proprietárias de embarcações.

§ 2.º Os quinhões, cotas ou acções que não satisfazem às condições deste artigo passam para a posse do Estado.

§ 3.º As disposições deste artigo não invalidam o predomínio da maioria de votos nas assembleas gerais das sociedades anónimas desde que desse predomínio não resulte decisão contrária à lei ou afectando de qualquer modo a soberania nacional, ou os interesses económicos na metrópole ou numa qualquer das colónias.

Art. 9.º Os notários são responsáveis pela primeira verificação das condições de nacionalidade das sociedades expressas nos artigos anteriores e pela inserção, nas escrituras de constituição das sociedades proprietárias de embarcações, das obrigações explicitamente indicadas no presente decreto e mais legislação aplicável.

Art. 10.º O tribunal competente tem poderes para qualificar uma sede social como fictícia e artificial se as ligações com o território português são estabelecidas fraudulentamente para iludir disposições da legislação vigente ou se a sede real ou efectiva se não encontra em território português.

Art. 11.º A fraude na organização das sociedades, provada na parte que diz respeito às condições legais da sua nacionalidade, produz o perdimento das embarcações a favor do Estado, além da imposição de quaisquer outras penalidades previstas na legislação em vigor.

Art. 12.º Os administradores ou directores ou gerentes das parcerias, os gerentes das sociedades por cotas, os administradores e directores das sociedades anónimas, proprietárias de embarcações, devem ter uma inscrição especial, nas capitánias dos portos onde estejam registadas as respectivas embarcações, donde constem as necessárias provas de nacionalidade estipuladas no presente diploma.

§ único. A falta de cumprimento ao disposto neste artigo constitui razão suficiente para a proibição de exercício do comércio marítimo ou de pesca.

Art. 13.º Quando o proprietário não for também o armador, deve este, quer seja pessoa física ou jurídica, satisfazer às mesmas condições de nacionalidade indicadas para os proprietários das embarcações.

Art. 14.º As sucursais, agências, estabelecimentos subsidiários e auxiliares, desprovidos de existência autónoma ou independente, pertencentes a sociedades portuguesas proprietárias de embarcações portuguesas são considerados como portugueses ainda que sejam estabelecidos fora do território nacional.

Art. 15.º Os proprietários de embarcações devem, em todos os casos, submeter-se à legislação em vigor e dar cumprimento a todas as requisições e ordens, por motivos de política interna ou externa, recebidas das autoridades competentes.

§ 1.º A exploração comercial, sob qualquer aspecto que se possa considerar na navegação feita por meio de embarcações nacionais, nunca poderá ser orientada em prejuízo da economia geral ou local, ou em detrimento da soberania portuguesa em qualquer parte do território do continente, ilhas adjacentes ou colónias.

§ 2.º Respondem pelo exacto cumprimento das disposições deste artigo os gerentes, directores ou administradores das sociedades proprietárias de embarcações, podendo o seu crime ser considerado de alta traição à Pátria.

§ 3.º Em caso de guerra, em que Portugal tenha ou não qualquer intervenção, todas as embarcações portuguesas, seja qual for a percentagem de capital que constitua a sua propriedade, devem ficar às ordens do Governo Português, podendo ser requisitadas e armadas conforme for julgado oportuno e indispensável para defesa do País.

§ 4.º A obediência aos preceitos contidos neste artigo

deve constar da escritura de constituição das sociedades proprietárias de embarcações.

Art. 16.º Os estrangeiros, pessoas físicas ou jurídicas, interessados em sociedades proprietárias de embarcações têm, a respeito dessas sociedades, apenas os direitos que a legislação em vigor estabelece para as sociedades nacionais, sendo portanto de efeito nulo qualquer protecção diplomática que reclamem para defesa dos interesses pessoais abrangidos por essas sociedades.

Art. 17.º Devem constar da escritura de constituição das sociedades proprietárias de embarcações todas as prescrições que sejam prova em qualquer ocasião de serem observadas as disposições legais em vigor quanto às condições de nacionalidade portuguesa das respectivas embarcações.

§ 1.º Os títulos nominativos devem conter as prescrições indicadas no artigo 6.º e seus parágrafos quanto à transmissão a estrangeiros.

§ 2.º Todos os títulos das sociedades proprietárias de embarcações de comércio devem ter expresso o preceito contido no artigo precedente.

Art. 18.º Quanto à nacionalidade do capitão, oficiais e restantes membros da equipagem ou tripulação:

a) O capitão, mestre ou arrais e os oficiais e equipados nas diferentes especialidades devem ser cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados, devidamente habilitados;

b) Pelo menos dois terços dos restantes indivíduos que compõem a equipagem ou tripulação, nas embarcações de cabotagem e de longo curso, devem ser cidadãos portugueses ou estrangeiros naturalizados, salvo o disposto nos tratados;

c) Nas embarcações de tráfego local e nas de pesca costeira devem todos os indivíduos da companhia ou da tripulação ser portugueses ou estrangeiros naturalizados.

§ 1.º Pelos termos, «equipagem ou tripulação» deve entender-se todo o pessoal empregado no serviço próprio de uma embarcação, compreendido o capitão, mestre ou arrais.

§ 2.º O Ministério da Marinha pode autorizar o embarque de mestre ou técnicos estrangeiros nas embarcações de comércio e de pesca.

§ 3.º Em portos estrangeiros, e sempre que por motivo de doença, desorção ou outras causas de força maior, rigorosamente verificadas, a equipagem ou tripulação se encontra reduzida abaixo do mínimo necessário para o prosseguimento da viagem, pode ser consentida a matrícula do pessoal estrangeiro indispensável para completar a lotação da embarcação até o primeiro porto nacional onde seja possível substituí-lo por pessoal português.

Art. 19.º Toda a embarcação portuguesa deve possuir a bandeira nacional.

Art. 20.º A prova de que foram satisfeitas as condições de nacionalidade expressas neste decreto, dando direito ao uso da bandeira nacional, faz-se pela apresentação dos papéis de bordo designados por certificado de registo de propriedade, passaporte e rol da equipagem.

§ 1.º A apresentação destes papéis de bordo é obrigatória em todos os casos indicados nas leis, nos regulamentos, nos costumes e nos tratados e convenções internacionais.

§ 2.º Os papéis de bordo demonstrativos da nacionalidade portuguesa asseguram também às embarcações as vantagens reservadas à navegação nacional e são essenciais para que elas possam circular no mar e entrar nos portos, e constituem prova de que essas embarcações viajam sob a vigilância do Governo Português e satisfazem a todos os requisitos legais.

§ 3.º Da falta ou viciação dos papéis de bordo relativos à nacionalidade resulta o perdimento das embarca-

ções para o seu proprietário, conforme as leis, os tratados e as convenções internacionais.

Art. 21.º A embarcação perde a nacionalidade portuguesa:

- a) Por ter sido confiscada no estrangeiro;
- b) Sendo capturada pelo inimigo, em caso de guerra, e considerada boa presa;
- c) Por não haver notícias por mais de dois anos;
- d) Por o seu proprietário ter perdido a qualidade de cidadão português ou naturalizado;
- e) Pela venda a estrangeiro.

§ único. O cancelamento do registo deve ser requerido pelo interessado ou seu representante, dentro de seis meses da data em que a embarcação perdeu a nacionalidade portuguesa, ficando a embarcação sujeita à apreensão e venda judicial passado aquele prazo, revertendo o produto para o Estado.

Art. 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Dado nos Paços do Governo da República, em 9 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Secretaria Portuguesa da Sociedade das Nações

Decreto n.º 15:361

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovada para ser ratificada pelo Poder Executivo, nos termos do disposto na parte XIII do Tratado de Versailles e partes correspondentes dos demais Tratados de Paz, a Convenção tendente a limitar a oito horas por dia e a quarenta e oito horas por semana o número de horas de trabalho nos estabelecimentos industriais, adoptada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho da Sociedade das Nações, reunida em Washington a 29 de Outubro de 1919, em primeira sessão.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 3 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

Decreto n.º 15:362

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições: hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovada, para ser ratificada pelo Poder Executivo, nos termos do disposto na parte XIII do Tratado de Versailles e partes correspondentes dos demais Tratados de Paz, a Convenção relativa à aplicação do descanso semanal nos estabelecimentos industriais, adoptada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho da Sociedade das Nações, reunida em Genebra a 25 de Outubro de 1921, em terceira sessão.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 3 de Abril de 1928. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — José Vicente de Freitas — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Agnelo Portela — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa — Artur Ivens Ferraz — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Exploração

Portaria n.º 5:318

Tendo a Sociedade Estoril, arrendatária da linha férrea de Cais do Sodré a Cascais, apresentado para apreciação superior a tarifa especial n.º 2-A, grande velocidade: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar a referida tarifa n.º 2-A, grande velocidade, de assinaturas por séries de viagens, para vigorar na linha férrea de Cais do Sodré a Cascais, com as seguintes alterações:

1.ª Substituir a condição 9.ª pelo seguinte § único a acrescentar à condição 8.ª

§ único. Tratando-se duma assinatura válida inicialmente por doze meses, ou já ampliada até doze meses, poderá o seu titular adquirir quantas novas séries quiser, válidas dentro desse mesmo prazo, pagando-as pelo preço unitário fixado na tarifa para doze meses.

2.ª ser suprimida a alínea c) da cláusula 21.ª

3.ª Ser mantida a actual redacção da cláusula que se refere ao limite de idade para os aprendizes e praticantes.

4.ª Acrescentar ao segundo período da condição 13.ª da nova tarifa o seguinte: «se pela mesma razão o assinante tiver de passar para carruagem de classe supe-