



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$90

Toda a correspondência, quer official, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS		
As 3 séries . . . . .	Ano \$40\$	Semestre . . . . . 130\$
A 1.ª série . . . . .	90\$	" . . . . . 48\$
A 2.ª série . . . . .	80\$	" . . . . . 43\$
A 3.ª série . . . . .	80\$	" . . . . . 43\$

Avulso: Número de duas páginas \$30;  
de mais de duas páginas \$30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

## SUMÁRIO

### Ministério da Marinha:

**Decreto n.º 12:523** — Fixa a gratificação fabril a abonar aos officiaes que prestam serviço na Direcção das Construções Navais.

### Ministério do Comércio e Comunicações:

**Decreto n.º 12:524** — Manda proceder aos estudos e construção do caminho de ferro transversal de via larga entre as linhas de Leste e de Torres-Figueira-Alfarelos, seguindo até Peniche, classificado sob a denominação de «linha de Peniche».

**Decreto n.º 12:525** — Determina que as disposições do artigo 1.º do decreto n.º 12:045 (isenção de emolumentos e imposto de selo em licenças) sejam applicáveis à licença a que se refere o n.º 1.º do artigo 261.º da organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo decreto n.º 8:924.

**Decreto n.º 12:526** — Determina que a renovação das provas das caldeiras de dez em dez anos, a que se refere o artigo 35.º do regulamento aprovado pelo decreto n.º 8:332, seja da iniciativa dos respectivos proprietários.

### Ministério da Agricultura:

**Rectificação ao decreto n.º 12:508**, que regulamenta o decreto n.º 12:359, promulgando disposições atinentes a evitar o assambramento de géneros de primeira necessidade.

seguintes quantias mensais, a contar de 1 de Julho de 1926:

Director . . . . .	900\$00
Sub-director . . . . .	800\$00
Engenheiro dirigente da Cordoaria . . . . .	800\$00
Engenheiros constructores navais e de máquinas . . . . .	600\$00
Engenheiros navais e de máquinas com mais de seis anos de serviço na fábrica . . . . .	700\$00
Engenheiros maquinistas navais . . . . .	500\$00
Officiaes da administração naval . . . . .	500\$00
Agentes técnicos . . . . .	400\$00
Agente técnico da Cordoaria . . . . .	300\$00
Officiaes do quadro auxiliar, económicos . . . . .	200\$00

§ 1.º A gratificação fabril é concedida, para todos os efeitos, nas mesmas condições de todas as outras gratificações.

§ 2.º A gratificação fabril sairá do orçamento da fábrica e para o ano económico de 1926-1927 das rubricas «Trabalhos fora das horas regulamentares e feriados e trabalhos à tarefa», devendo nos orçamentos futuros ser discriminada sob rubrica especial.

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

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 22 de Outubro de 1926. — *António Oscar de Fragoso Carmona* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Abilio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *João Belo* — *Artur Ricardo Jorge* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

### Repartição do Gabinete

#### Decreto n.º 12:523

Atendendo a que não foram cumpridas as disposições do artigo 5.º do decreto n.º 9:629, de 2 de Maio de 1924, que manda que os vencimentos dos officiaes que prestam serviço na Direcção das Construções Navais sejam pagos fabrilmente e em harmonia com as funções que exercem;

Considerando que é da maior justiça conceder a êsses officiaes uma gratificação fabril relativa às suas funções especiais;

Considerando que não se torna necessário para êsse fim reforçar a verba orçamental destinada aos serviços da Direcção das Construções Navais:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Aos officiaes e agentes técnicos em serviço na Direcção das Construções Navais e Cordoaria, além do soldo, gratificações e melhorias que actualmente percebem, serão abonadas, a título de gratificação fabril, as

## MINISTERIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão Central e de Estudos

#### Decreto n.º 12:524

A nossa rêde ferroviária está infelizmente bem longe do desenvolvimento que deveria ter atingido.

No Minho, em Trás-os-Montes, nas Beiras, mal nos apparece esboçada a rêde secundária.

No sul estão por concluir várias linhas de incontestável utilidade.

Na zona do centro existem apenas as artérias princi-

país, representadas pelas linhas de Leste e Norte, Oeste e Beira Baixa, faltando por completo as de segunda ordem, a algumas das quais incumbem funções da maior importância.

Assim, a extensa linha de Leste, continuada a partir do Entroncamento pela do Norte, que serve o vale do Tejo e a zona interior do País que se lhe segue até Alfarelos, constituindo a nossa principal artéria ferroviária, e a linha de Oeste, que lhe é paralela e tem por tributária a região litoral de Lisboa à Figueira, apenas comunicam entre si nos pontos extremos, em Lisboa e Alfarelos, separados por 223 quilómetros, obrigando o tráfego entre aquela região e o Alentejo e Ribatejo a enorme percurso, por falta de uma linha transversal que corte essa tam extensa malha.

Há muito que essa falta é reconhecida, preconizando-se uma linha de Santarém ou proximidades a Peniche, que tenha Rio Maior como ponto obrigado.

É incontestável o seu valor militar. Além de encurtar os percursos de correntes importantes de tráfego, contribuirá essa linha para o aumento da capacidade da de Oeste, aliviada no seu trôço mais carregado entre as Caldas e Lisboa pela derivação possível de parte do tráfego para a linha de Leste. A região atravessada tem valor próprio sob o ponto de vista agrícola e mineiro. A zona servida pela linha de Oeste, de incontestável riqueza, abunda em madeiras que podem ir directamente abastecer o Alentejo pela linha de Vendas Novas, e possui indústrias de valor, como a de cimentos, a dos vidros, a lavra de jazigos de lignites, turfas e tripoli, salinas originadas por jazigos de sal, gema, etc. Os produtos da pesca dos seus diversos portos são sobremodo valiosos. As suas praias e termas são muito frequentadas.

A comissão que delineou em 1905 o plano da rede complementar do Centro, depois de o ter submetido a inquérito, incluiu nêle a transversal referida, de via larga, que figurou afinal no plano aprovado por decreto de 19 de Agosto de 1907, sob a denominação de «linha de Peniche», do Setil pelo Cartaxo, Almoester, Rio Maior, Óbidos, Amoreira, Atouguia a Peniche. Anos antes fôra estudada uma linha de via estreita das Caldas a Sant'Ana.

Além dessa transversal foram também classificadas duas outras, muito menos importantes, sob o ponto de vista económico; uma, a linha de Alenquer, do Carregado às proximidades de Tórres por Alenquer e Merceana, compreendendo o ramal dêsse nome concedido com a linha de Lisboa a Sintra e Tórres Vedras por contrato de 10 de Julho de 1882, e a de Alverca à Ericeira por Bucelas, Malveira e Mafra à Ericeira.

Em proposta de lei de 24 de Março de 1904, tendo por fim a criação de um fundo especial para as linhas da zona central, o Ministro das Obras Públicas de então, Conde de Paçõ Vieira, deixava prevista a forma de construir as transversais de ligação das linhas de Leste e Oeste.

Na importante proposta de lei de 6 de Junho de 1910, do Ministro das Obras Públicas, conselheiro Moreira Júnior, providenciava-se igualmente sobre a construção de qualquer das linhas de Alenquer ou de Peniche com garantia de juro.

Nenhuma dessas propostas chegou a ser convertida em lei.

Por decreto de 18 de Junho de 1920 foi posta a concurso a linha de Setil a Peniche com a directriz do decreto de 1907 para ser concedida nos termos das bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da lei de 14 de Julho de 1899.

Era de prever que o concurso ficasse deserto. Os auxílios oferecidos pelo Estado reduziam-se à isenção dos direitos de importação de material, à de impostos sobre dividendos de acções e juros de obrigações durante trinta anos e à cedência do produto dos impostos de

trânsito e sêlo durante o mesmo período. Qual o caminho de ferro que pode ser hoje construído por uma empresa com tam exíguos auxílios, que não assegurem remuneração ao capital?

Realizou-se o concurso em 11 de Novembro de 1920, sem que houvesse concorrentes. Por portaria de 11 de Janeiro de 1921 foi mandado abrir novo concurso com as mesmas bases, o qual foi adiado, para quando se anunciasse, por virtude de um despacho ministerial de 9 de Março do mesmo ano, e nunca se realizou.

Houve ainda pela mesma época um pedido de concessão de linha de 1 metro, sobre leito de estrada, de Rio Maior ao Tejo, que nenhum seguimento teve, nem devia ter.

Nenhuma outra tentativa se fez para a construção das referidas transversais até a promulgação da lei n.º 1:550, de 27 de Fevereiro de 1924, que autorizou as Câmaras Municipais de Alenquer, Cadaval, Bombarral, Lourinhã, Peniche e Vila Franca de Xira a constituírem-se em federação regional para a construção de um caminho de ferro de via larga ou de via reduzida, utilizando, ou não, neste último caso, o leito das estradas sem se lhe concederem quaisquer auxílios. Assim se menosprezava o plano decretado após minucioso inquérito e audiência dos corpos consultivos e se violavam os direitos da companhia concessionária da linha de Lisboa-Cintra-Tórres, visto não poder ser concedida linha alguma paralela dentro da zona de protecção, de 40 quilómetros para cada lado.

Nem ao menos se fixavam as condições técnicas essenciais da linha, que tanto podia ser de via larga como de via estreita e ter no segundo caso leito próprio ou assentar no das estradas. Não se prescreviam limites de raios de curvas e de pendentes. Nenhum efeito surtiu, felizmente, essa lei, que vinha perturbar a economia do plano da viação acelerada daquela região, a não ser a tentativa da Câmara de Alenquer para a construção de um ramal do Carregado a Alenquer, que é afinal o primeiro trôço da transversal do Carregado a Dois Portos e cujo prolongamento irá servir a Merceana e completar o sistema previsto no contrato de 1882, já citado. Sobreleva porém extraordinariamente a esta, em importância, pela sua função de ordem geral, a transversal de Peniche. A população dos concelhos atravessados excede 100:000 almas.

É mais que tempo de providenciar eficazmente para fazer construir rapidamente essa linha, cuja falta se faz sentir na nossa incompletíssima rede.

Não faltam, felizmente, os recursos necessários, desde que sejam judiciosamente aproveitados.

O decreto n.º 12:103, de 5 de Agosto último, que unificou os impostos sobre caminhos de ferro e remodelou a sua partilha entre o Tesouro e o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, deixou disponíveis cerca de 10:000 contos por ano, ponderando-se no relatório que o precedeu que assim se poderiam satisfazer diversas necessidades, *entre as quais não podia deixar de ser considerado o incremento da rede ferroviária no centro do País.*

O ponto está em gizar um plano administrativo que assegure a rápida construção da linha, que vai atenuar consideravelmente a crise de transportes na região, devida ao deplorável estado das estradas. A ruína da que serve Peniche atingiu proporções inacreditáveis, a tal ponto que a respectiva Câmara Municipal se abalçou a requerer há pouco a concessão de um ramal de Dargorda a Peniche, pedindo apenas vagamente ao Estado as possíveis facilidades, sem precisar a espécie de auxílio a que aspirava.

Excede essa obra as possibilidades financeiras da Câmara e sai até do âmbito legal da sua acção, pois o ramal ficaria em parte no concelho de Óbidos.

É ao Estado que incumbe a construção por se tratar do último trço de uma linha de interesse geral, por ele classificada.

Quando se estudou o plano decretado em 1907, a associação dos engenheiros civis, ouvida sobre o assunto, ponderou que era as Caldas e não a Óbidos, que devia vir a transversal do Setil a Peniche, em vista da importância daquele centro comercial e balnear, ponto divisorio de duas secções distintas de exploração da linha de Oeste. Seguindo porém a linha directamente das Caldas a Peniche, percorreria terrenos mais pobres e pouco povoados, afastando-se da zona mais rica.

Pode objectar-se que razões ponderosas de ordem militar, em tempo alegadas quando se discutiu nas corporações consultivas o plano de 1905, obrigam a directriz Rio Maior-Óbidos, passando a linha abrigada no vale do rio Arnoja e na base das posições constituídas pela linha de cumeadas que no prolongamento da serra dos Candieiros vai findar nas alturas de S. Mamede, dominando os terrenos mais baixos que se estendem para o norte.

É certo que a transversal Rio Maior-Peniche, vindo às Caldas, fica mais exposta, mas encontra-se do mesmo modo sob a vigilância e protecção daquela linha de posições defensivas. Com o alcance e certeza do tiro da artilharia moderna tanto pode ser destruída numa como noutra situação.

Se algum conveniente eventual pode haver dessa alteração de traçado em determinada fase de operações defensivas, não é de monta, a não ser sobrelevado pelas vantagens permanentes de ordem económica inerentes à ligação directa com o principal centro da região.

Basta reflectir no facto de haver na secção Lisboa-Caldas seis combóios diários de passageiros em cada sentido a que se juntam os rápidos no verão, enquanto que além das Caldas há apenas três, para avaliar a importância daquela estação, que pode e deve vir a ser um dos principais centros de turismo de Portugal. É pois a ela que convém fazer convergir directamente a nova linha.

Deve portanto prevalecer o alvitre de dar as Caldas por ponto obrigado à linha, entrando na sua estação pelo norte para evitar reversões e aproveitar um trço da linha de Oeste entre as Caldas e uma bifurcação ao sul, de onde a linha siga para Peniche, encurtando-se muito a extensão a construir (cerca de 10 quilómetros) e beneficiando as relações de Peniche para o lado de Lisboa.

A estação de Óbidos estaria indicada para esse efeito e o exame da carta confirmado pelo do terreno mostra que é essa a directriz conveniente e a que escolhera a comissão em 1905 e foi decretada em 1907. No caso, porém, de se não prestar aquela estação, pelas suas condições de planta e perfil, a ser convenientemente acomodada à função de estação de entroncamento, terá essa bifurcação que ser transferida para o local do apeadeiro de Dagorda a 2<sup>km</sup>,5 para o sul, o que encurta de 1 quilómetro a extensão a construir e de 3<sup>km</sup>,5 o percurso para o sul, que é o sentido da corrente de tráfego mais importante, à custa de um alongamento de 1<sup>km</sup>,5 apenas no sentido oposto.

Construam-se a transversal de Peniche e a de Alemquer, vindo esta a Dois Portos, como o terreno impõe com grande redução da extensão a construir, e ter-se-ão atendido largamente as exigências económicas e militares relativas à rede ferroviária nessa zona. A lei n.º 1:250 deve ser revogada.

Pela forma indicada a linha de Peniche fica dividida em dois trços distintos: a transversal propriamente dita, com 55 a 60 quilómetros, liga a linha de Oeste nas Caldas com a linha de Leste, tendo Rio Maior por ponto obrigado e que por comodidade pode ter a designação oficial de *linha de Rio Maior*.

É essa a grande linha de interesse geral e de incontes-

tável valor militar. O trço de Oeste a Peniche fica tendo as características de um verdadeiro ramal com 20 quilómetros cuja construção, aliás pouco dispendiosa, se justifica pela importância de Peniche.

Tem esse concelho uma população de 12:565 habitantes a que se juntam 9:584 do de Óbidos. A pesca e as indústrias anexas têm ali considerável importância, excedendo as receitas gerais do Estado no concelho de Peniche a quantia de 4:000 contos por ano. O Santuário da Senhora dos Remédios atrai a Peniche grande concorrência. É excelente a sua praia e o local é de uma beleza incomparável para o turismo, como toda a região que circunda as Caldas, faltando-lhe apenas facilidade de comunicações, que uma fita cinematográfica pôs há tempos em escandaloso relevo.

Poderá o ramal custar cerca de 6:000 contos, ficando com ele e o trço da linha de Oeste do entroncamento respectivo às Caldas completada a transversal classificada em 1907.

No que respeita à sua origem na linha de Leste, ponderou a comissão técnica encarregada do delineamento da rede complementar, no seu relatório de 1903, que de Santarém, capital do distrito, deveria sair a linha se não se tivesse construído em Setil a ampla e bem delineada estação de entroncamento da linha que vinha de Vendas Novas e que deveria ter seguimento directo pelo Cartaxo, sem reversões.

Eram e são ponderosas essas razões, se bem que a linha no seu primeiro trço acompanharia a de Leste, fazendo com ela um ângulo muito agudo, em vez de incidir normalmente, como seria preferível. Alonga-se assim de alguns quilómetros a extensão a construir e perturba-se a natural divisão do tráfego.

As relações de ou para o Alentejo ficam porém oneradas com maior percurso e uma reversão, indo-se a Santarém, se bem que haverá esse mesmo ónus no Setil para o que se dirige para o Norte e Leste.

A estação de Santarém não tem desafogo suficiente e teria de ser suprida por uma estação de triagem alguns quilómetros aquém, onde o terreno o permitisse, mas as relações regionais com a capital do distrito ganhariam com ser directas.

Em presença destas razões encontradas, que militam a favor de cada uma das soluções, não é descabido um estudo comparativo das duas directrizes, que se confundem pouco além de Almoester nas proximidades de Azambujeira. O reconhecimento dos dois traçados, elucidado por um inquérito administrativo e económico, em que se ouçam os principais interessados, habilitará o Governo a tomar resolução definitiva com pleno conhecimento de causa.

Nunca são perdidos os estudos que precedem a construção de uma linha e visam à escolha da sua melhor directriz. Quantas variantes úteis são feitas durante a própria construção! Nenhum atraso originarão esses reconhecimentos (de pouca extensão aliás), porquanto a construção deve ser iniciada desde as Caldas na direcção de Rio Maior, enquanto não possa ser também atacada a partir da linha de Leste.

Quanto à fórmula financeira e administrativa da construção, fácil é determiná-la. Basta uma dotação de 5:000 contos anuais, saída das disponibilidades do imposto ferroviário para a custear, mormente se se lhe juntar, como é de razão, o valor do material fixo e circulante adquirido por conta das reparações.

É, em boa parte, ao incremento da nossa rede ferroviária que mais vantajosamente podem ser aplicados os recursos dessa fonte.

Importa que a região atravessada dê o seu concurso, tomando sobre si as expropriações. As câmaras municipais, empenhadas em diminuir os encargos do seu con-

celho, esforçar-se hão por obter os terrenos precisos nas melhores condições. O processo prescrito no presente decreto incita-as a proceder assim.

Tem o Governo na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro o órgão administrativo adequado aos trabalhos de estudos e construções, conforme ficou previsto no respectivo decreto orgânico, podendo ser-lhe facultado o aproveitamento temporário de recursos de pessoal e material disponíveis dos Caminhos de Ferro do Estado. A sua intervenção na construção limita-se a preparar, adjudicar e fiscalizar as empreitadas.

É óbvia a conveniência de unificar as condições técnicas da nova linha e ramal e os tipos de material fixo e circulante com os da linha de Oeste, como a de confiar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não só a execução da superestrutura com o seu pessoal especializado, como a exploração.

Vai ter a Companhia acréscimos de receita valiosos, determinados pelo tributo das novas linhas nas que actualmente explora.

Por outro lado, despesas gerais há que não variam sensivelmente com a adição de novos troços somando 75 quilómetros apenas aos 1:140 que ela explora. As bases da negociação para o contrato de exploração têm em conta esses factos incontestáveis.

O presente decreto, que assim fica minuciosamente justificado, constituirá pois um acto de boa administração que presta à economia do País um serviço assinado sem sacrifício sensível do Tesouro.

Tais são os motivos ponderosos que justificam a apresentação do seguinte decreto com força de lei :

Artigo 1.º O Governo mandará proceder sem demora e com a máxima celeridade aos estudos e construção do caminho de ferro transversal de via larga entre as linhas de Leste e de Tórres-Figueira-Alfarelos, seguindo até Peniche, classificado sob a denominação de *linha de Peniche* por decreto de 19 de Agosto de 1907.

§ 1.º A transversal, que se denominará *linha de Rio Maior*, terá como ponto obrigado as Caldas da Rainha, em cuja estação entroncará pelo lado do norte na linha de Oeste.

§ 2.º Da estação de Óbidos, ou, se as suas condições o não permitirem, de uma nova estação de bifurcação construída na Dagordá, destacar-se há um ramal para Peniche, denominado *ramal de Peniche*, aproveitando-se o troço entre as Caldas e a bifurcação dêste para assegurar a continuidade da transversal sem reversões.

Art. 2.º Os projectos, tanto do ramal como da linha, estudada a partir das Caldas, serão subordinados na sua elaboração às condições técnicas da linha de Tórres-Figueira-Alfarelos, especificadas no contrato de 23 de Novembro de 1883.

Art. 3.º Na escolha do local da estação de Peniche e seu delineamento prever-se há a ligação por vias de serviço com as instalações do porto de pesca e cabotagem, que o Governo fará projectar com urgência pela Administração Geral dos Serviços Hidráulicos para serem por ela realizadas com a possível brevidade nos termos que forem estatuidos em diploma especial.

Art. 4.º No estudo do último lanço da linha de Rio Maior, entre o rio dêste nome e o entroncamento na linha de Leste, serão confrontadas em ante-projectos as duas directrizes possíveis, conforme essa estação seja a de Setil, designada no decreto de 19 de Agosto de 1907, para assegurar a ligação directa com a linha de Vendas Novas ao Setil, ou a de Santarém, para maior facilidade de relações regionais com essa cidade.

No respectivo estudo comparativo ter-se hão sobretudo em conta a função económica da linha, encarada sob os seus múltiplos aspectos, as facilidades de exploração e as exigências e importância relativa do movimento para o norte e para o Alentejo, sendo ouvidas a Companhia

dos Caminhos de Ferro Portugueses, as câmaras municipais dos concelhos atravessados, o governador civil e Junta Geral do Distrito de Santarém e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

§ único. Ultimado esse estudo preparatório, o Governo fixará por decreto o ponto de entroncamento da linha, procedendo-se em seguida à elaboração do projecto definitivo do último lanço.

Art. 5.º Os estudos e a construção do ramal e da linha ficam a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 11:898, de 12 de Julho de 1926, e dos do presente decreto, podendo por ela ser requisitado ou contratado o pessoal necessário e saindo as despesas de estudos e fiscalização da construção das dotações especiais que noutro se fixam.

§ único. A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado prestará à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro todos os auxílios que puder sem prejuízo dos seus serviços urgentes, dispensando-lhe pessoal técnico e auxiliar e emprestando o material de estudos e construção disponível.

Art. 6.º As expropriações dos terrenos necessários para o ramal e a linha ficam a cargo das câmaras municipais dos concelhos atravessados, que os porão à disposição do Estado.

§ 1.º Para ocorrerem as câmaras a êsse encargo, poderá o Governo adiantar-lhes as quantias precisas pela dotação de obras, sendo o Tesouro reembolsado do adiantamento e respectivos juros a 7 por cento no número de anos que se convencionar, não excedente a 10, por meio de adicional às contribuições gerais, equivalente à respectiva anuidade, o qual cessará logo que esteja ultimada a amortização.

§ 2.º Serão exceptuadas dêste adicional as colectas relativas a prédios em que a expropriação seja gratuita.

Art. 7.º A construção da infraestrutura, por lanços sucessivos, será efectuada por empreitadas gerais ou parciais, seguindo a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro as instruções em vigor nos Caminhos de Ferro do Estado para adjudicação, fiscalização e recepção das empreitadas e tendo na matéria competência e atribuições iguais às daquela Administração Geral.

Art. 8.º A construção da superestrutura será contratada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, podendo o material de via, com exclusão das travessas, ser fornecido pelo Estado e obtido da Alemanha em conta de reparações.

§ único. O material de via será idêntico no tipo e dimensões ao empregado na renovação da via da linha de Tórres-Figueira-Alfarelos.

Art. 9.º O Estado adquirirá o material circulante que for julgado necessário para dotação privativa da linha e ramal, dos tipos que forem acordados com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para assegurar a desejável uniformidade.

§ único. Esse material poderá ser adquirido da Alemanha por conta das reparações devidas.

Art. 10.º É destinada, para o custeio dos estudos e construção, tanto do ramal como da linha, uma dotação de 3:000 contos no presente ano económico e 5:000 em cada um dos seguintes até conclusão da construção.

§ único. Essa dotação sairá do produto do imposto ferroviário.

Art. 11.º Na construção por lanços sucessivos seguir-se há a seguinte ordem:

- 1.º Ramal de Peniche;
- 2.º Linha de Rio Maior — 1.ª secção — Caldas a Rio Maior;
- 3.º Linha de Rio Maior — 2.ª secção — Rio Maior a Linha de Leste.

§ único. Logo que esteja escolhido o ponto de entroncamento na linha de Leste e elaborado o projecto definitivo do último lança, o Governo poderá activar a construção da linha, mandando-a efectuar simultaneamente nas duas secções e reforçando para isso, conforme for possível e conveniente, a respectiva dotação.

Art. 12.º A exploração definitiva, tanto do ramal como da linha, quando estiverem concluídos, será confiada à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mediante contrato celebrado com a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e aprovado pelo Governo.

§ único. Nas negociações para a celebração do contrato ter-se hão em conta as seguintes bases:

a) Haverá, tanto na linha como no ramal, em cada sentido, três combóios pelo menos, transportando passageiros, aproveitando-se para esse fim, quanto possível, entre as Caldas e Óbidos ou Dagorda, os da linha de Oeste em correspondência com os da linha e do ramal;

b) Arbitrar-se há em cada exercício, por cada trem-quilómetro, dois terços, pelo menos, do custo médio do mesmo na linha de Tórres-Figueira-Alfarelos;

c) A Companhia arrecadará as receitas brutas do tráfego e fora do tráfego e fará todas as despesas de exploração;

d) Dos lucros líquidos, constituídos pela diferença entre as receitas brutas, deduzidos os impostos, e a despesa de exploração calculada nos termos da alínea b), reverterá para a Companhia, como remuneração do serviço prestado, uma percentagem a fixar, que não poderá exceder 20 por cento, revertendo a percentagem restante para o Estado;

e) Os trabalhos complementares do primeiro estabelecimento autorizados pelo Governo serão feitos pela Companhia e considerados despesas extraordinárias da exploração, para serem divididos pelo número de anos que se convencionar, saindo a respectiva anuidade da parte da receita líquida que reverte para o Estado;

f) Quando haja *deficit* de exploração, será suprido pelo Governo, sendo a respectiva importância encontrada com o reembolso da garantia de juro da linha de Tórres-Figueira-Alfarelos;

g) O material circulante que constitui a dotação da linha e ramal ficará pertencendo ao Estado, mas será entregue à Companhia, que o aproveitará livremente com a obrigação de prover à sua conservação e substituição;

h) O ramal e a linha acompanha nos seus destinos sob o ponto de vista administrativo a linha de Tórres-Figueira-Alfarelos, de modo que seja sempre a mesma entidade que explore uns e outros;

i) Nos pontos de entroncamento da linha e ramal nas de Leste e Oeste as taxas das despesas accessórias cobradas serão unicamente as correspondentes às operações efectuadas, não se cobrando a de transmissão.

Art. 13.º O ramal e os lanços da linha a partir das Caldas poderão ser sucessivamente abertos à exploração provisória, abonando-se à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses as despesas efectuadas com exclusão das despesas gerais comuns a todas as linhas.

§ único. Se as receitas forem insuficientes, o *deficit* será suprimido pelo Governo por encontro com o reembolso de garantia de juro da linha de Tórres-Figueira-Alfarelos.

Art. 14.º O material fixo e circulante necessários para o ramal e para toda a linha poderão ser respectivamente objecto de aquisições conjuntas pelas reparações alemãs.

Art. 15.º Fica o Governo autorizado a decretar as providências necessárias para a execução do presente decreto com força de lei.

Art. 16.º É revogada a legislação em contrário e especialmente a lei n.º 1:550, de 27 de Fevereiro de 1924.

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 nelle se contém.

Os Ministros de todas as repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 22 de Outubro de 1926.—*António Oscar de Fragoso Carmona*—*Manuel Rodrigues Júnior*—*João José Sinel de Cordes*—*Jaime Afreixo*—*António Maria de Bettencourt Rodrigues*—*Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa*—*João Belo*—*Artur Ricardo Jorge*—*Felisberto Alves Pedrosa*.

## Caminhos de Ferro do Estado

### Administração Geral

#### Decreto n.º 12:525

Tendo, pelo decreto com força de lei n.º 12:045, de 30 de Julho último, sido determinado que sejam isentas de emolumentos e imposto de selo as licenças até trinta dias concedidas nos termos dos artigos 25.º e 27.º do regulamento disciplinar dos funcionários civis, aprovado pelo decreto de 22 de Fevereiro de 1913; e

Considerando que é da mesma índole e tem as mesmas características a licença a que se refere o n.º 1.º do artigo 261.º da organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo decreto n.º 8:924:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º As disposições do artigo 1.º do decreto com força de lei n.º 12:045, de 30 de Julho último, são applicáveis à licença a que se refere o n.º 1.º do artigo 261.º da organização da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo decreto n.º 8:924.

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 nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 24 de Setembro de 1926.—*António Oscar de Fragoso Carmona*—*Manuel Rodrigues Júnior*—*João José Sinel de Cordes*—*Jaime Afreixo*—*Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa*—*João Belo*—*Artur Ricardo Jorge*—*Felisberto Alves Pedrosa*.

## Direcção Geral das Indústrias

### 1.ª Repartição Industrial

#### Decreto n.º 12:526

Considerando que o artigo 34.º do regulamento das caldeiras, aprovado por decreto n.º 8:332, de 17 de Agosto de 1922, determina que a renovação das provas referidas na alínea a) do artigo 17.º de mesmo regulamento deve ser da iniciativa do funcionário a quem compete effectuá-las;

Atendendo a que tal disposição não é de aconselhar, por se ter verificado que os industriais muitas vezes não comunicam às entidades competentes, nos termos do artigo 39.º daquele mesmo regulamento, que as suas caldeiras deixaram de existir nos seus estabelecimentos, que