

1926, sob proposta dos Ministros do Interior, das Finanças e da Agricultura e com fundamento no § 4.º do artigo 59.º do decreto n.º 7:027, de 15 de Outubro de 1920, tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem decretar que sejam transferidas as quantias de 100\$ e 167\$ das verbas inscritas no capítulo 4.º, artigo 20.º, e no capítulo 1.º da despesa extraordinária do orçamento do Ministério do Interior em vigor no actual ano económico de 1926-1927, para o do Ministério das Finanças decretado para o aludido ano económico, devendo a quantia de 100\$ reforçar a verba de 62.760\$ inscrita no capítulo 22.º, artigo 99.º, sob a rubrica «Pessoal em disponibilidade, fora do serviço, addidos e de quadros especiais — Pessoal transferido do Ministério da Agricultura», e a de 1.167\$ a verba de 120:000.000\$ descrita no capítulo 25.º, artigo 108.º, sob a rubrica «Melhorias de vencimentos, ajudas de custo de vida e quaisquer outros abonos extraordinários», a fim de se ocorrer ao pagamento dos vencimentos do terceiro official Adelaide da Silva Lobo de Miranda, nos meses de Maio e Junho do corrente ano.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, em 25 de Junho de 1927. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Adriano da Costa Macedo* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Júlio César de Carvalho Teixeira* — *João Belo* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

MINISTÉRIO DA GUERRA

Repartição do Gabinete

Decreto n.º 13:828

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 Todos os cidadãos portugueses dispensados do serviço militar nos termos do disposto no decreto n.º 13:367, de 29 de Março do corrente ano, são isentos do pagamento da taxa militar, instituída por lei de 2 de Março de 1911.

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 25 de Junho de 1927. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Adriano da Costa Macedo* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Júlio César de Carvalho Teixeira* — *João Belo* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*,

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 13:829

A vasta obra de fomento destinada a assegurar a prosperidade económica do País demanda fô robusta na sua força progressiva e deve ser tam alheia a optimismos imprudentes como a esmorecimentos injustificados. O essencial é subordinar a execução dos empreendimentos necessários a um plano prudente e cuidadosamente estudado, que, sem gravame incomportável do Tesouro, aproveite os recursos com que se pode contar e estimule as iniciativas privadas à cooperação com o Estado.

O problema dos transportes é incontestavelmente um dos que mais demandam cabal e rápida solução, incumbindo papel preponderante nessa revivificação da economia nacional à nossa rede de caminhos de ferro, cujo desenvolvimento está ainda tam longe de corresponder às necessidades do País, pois as linhas existentes somam apenas cêrea de 3:300 quilómetros.

Deficiente em extensão, enferma dos defeitos originados pela falta de método no seu delineamento e constituição, filhos de sucessivos esforços desconexos, Ocioso é enumerar os erros cometidos em matéria de escolha de directrizes.

No eclectismo administrativo, a que obedeceu a sua criação, alternou a intervenção directa do Estado com o recurso a emprêsas, sem que houvesse uma orientação definida a uma política de caminhos de ferro, perseverantemente subordinada a um critério uniforme. Ensaaiaram-se, ao sabor das circunstâncias, diversas formas, nem sempre adequadas, de auxiliar as iniciativas privadas, de cujo malôgro resultou o retraimento do capital, que não tem obtido remuneração sufficiente. É ver a situação em que se encontram as emprêsas ferroviárias constituidas, a maioria das quais estão em regime de convênio com os credores. As que por excepção dão modestissimo dividendo em moeda depreciada a um capital que se constituiu em ouro e continua figurando com a mesma cifra nominal não logram obter recursos para novos empreendimentos.

Urge sair desta situação por um conjunto de providências metódicas e ordenadas.

Primeiro que tudo há que rever a classificação das linhas, subordinando-a a um plano geral.

O decreto de 6 de Outubro de 1898 procurou pôr termo à ausência do método a que obedeceu até então a constituição da nossa rede.

Dos estudos nêle determinados resultaram os decretos de 15 de Fevereiro de 1900, 27 de Novembro de 1902 e 19 de Agosto de 1907, de classificação das redes complementares ao norte do Mondego, ao sul do Tejo e na região central.

Nem todas as linhas propostas pelas respectivas comissões técnicas ficaram classificadas; outras o foram posteriormente, nem sempre com a devida ponderação.

As vicissitudes por que tem passado a economia mundial, após a guerra, tiveram entre nós a sua repercussão. Novas fontes de riqueza foram reconhecidas. Modificaram-se as correntes comerciais. Dessas complexas circunstâncias deriva a necessidade de uma revisão geral dos planos decretados, em que se tenham na devida conta as condições geográficas e económicas das diversas regiões do País e as relações que importa facilitar. fuisse plano, depois de submetido ao exame das corpora-

ções consultivas competentes, deve constituir a base de acção futura.

*

Nem só importa apertar metódicamente as malhas da rede ferroviária.

Há que evitar a sua fragmentação por múltiplas empresas com os conseqüentes encargos de despesas gerais e embaraços e ónus escusados para a circulação.

*

As linhas férreas devem reunir-se em grupos com unidade de exploração imposta pelas afinidades económicas da região servida.

¶

É mais que tempo de pôr termo a concessões fragmentares, perturbadoras dessa unidade. Assim o entendeu o Governador do país vizinho, introduzindo no seu notável decreto-lei de 12 de Julho de 1924, que estatuiu o novo regime dos caminhos de ferro, o princípio de agrupamento de linhas, seguindo um plano que irá sendo gradualmente executado. Nem convém reunir todas as linhas nas mãos de uma só empresa, nem fragmentá-las por numerosas concessões.

Não basta a adopção de um plano geral de rede e da sua divisão por grupos; é preciso assegurar os recursos para a construção de novas linhas.

A lei de 14 de Julho de 1899, que operou uma reforma fecunda na administração dos Caminhos de Ferro do Estado, criou um fundo especial baseado no princípio da cedência, pelo Tesouro, dos aumentos de receitas d'elles provenientes para o seu desenvolvimento e para isso criou o respectivo fundo especial.

Os resultados corresponderam à expectativa.

Mais tarde, em 1919, atribuíram-se a esse fundo as receitas dos impostos de trânsito e selo em todas as linhas do País, o que representou um favor injustificado às duas regiões extremas, com exclusão das que davam lugar às principais receitas.

A justiça distributiva exigia uma equitativa repartição dos recursos obtidos.

Pretendeu assegurá-la a proposta da lei de 24 de Março de 1904 apresentada pelo Ministro das Obras Públicas, conde de Paço Vieira, pela criação de um fundo especial da zona central, ao qual se atribuíam os acréscimos dos impostos das respectivas linhas e outras receitas.

Nova proposta de 6 de Junho de 1910, do Ministro de então, conselheiro Moreira Júnior, teve por objectivo igual criação com maior amplitude, providenciando desde logo para a construção de diversas linhas. Nem foram convertidas em lei essas propostas, nem se aproveitou subseqüentemente o princípio fecundo em que se baseavam.

Preferível à criação desse novo fundo é a substituição do dos Caminhos de Ferro do Estado por um fundo especial de caminhos de ferro, que o abraja e amplie e do qual saiam os recursos para melhorias das linhas em exploração e a construção de outras, segundo equitativa distribuição, em todo o País.

Deve manter-se o princípio salutar de se consagrar ao incremento da rede ferroviária a receita de impostos que dela provém sem cercceamento das que para o Tesouro revertem, bem assim da receita líquida dos Caminhos de Ferro do Estado com igual dedução.

O decreto n.º 12:102, de 5 de Agosto último, que unificou os impostos, substituindo-os pelo imposto ferroviário equivalente, previa para o Tesouro a receita de 6:200.000\$ correspondentes aos impostos de transacção e fiscalização e 1:800.000\$ para a Assistência, somando tudo 8:000 contos ou 25 por cento dos impostos, ficando o resto disponível para outras necessidades.

Bastará pois reservar para o Tesouro aquela percentagem e destinar ao novo fundo especial o saldo do imposto ferroviário para ter assegurada avultada dotação.

Junto-se a esse recurso os que podem provir de deminuições e reembolsos de garantias de juros e outras fontes e ter-se há assegurada uma receita anual superior a 30:000.000\$, sobre a qual pesam encargos anuais de empréstimos e garantias que mal excedem 4:000.000\$.

Ficam pois mais de 26:000.000\$ anuais comportando as anuidades e importantes operações de crédito e o dispendio directo do quantias avultadas.

O ponto está na boa gerência e justiceira aplicação desses recursos.

Regulada a elaboração de um plano geral de viação acelerada, preparado o caminho para o agrupamento metódico do linhas e assegurados os recursos para novas construções e melhoria das linhas existentes, importa prescrever as normas a que devem ser submetidas as concessões de caminhos de ferro, assentando-se princípios e estatuidos os auxílios que às empresas podem ser dados.

É preciso defrontar, sem ilusões optimistas, com o problema.

Está incompleta a nossa rede, cujas malhas importa estreitar. Das novas linhas pouco mais se pode esperar, durante um período inicial bastante largo, que a receita precisa para ocorrer às despesas de exploração. Tem o Estado de prever às deficiências, assegurando ao capital remuneração satisfatória e estimulando as iniciativas privadas. Importa ainda aproveitar as empresas já criadas, melhorando a sua situação, assegurando-lhes equitativamente as possíveis vantagens, robustecendo-lhes o crédito, e tudo isto sem pedir novos sacrifícios ao Tesouro.

Primeiro que tudo é forçoso reconhecer a indispensabilidade do auxílio do Estado, dando demão ao prejuízo de se querer pedir ao rendimento próprio de um caminho de ferro a remuneração inteira do capital e se considerar injustificada a sua construção, quando a não possa dar.

Constroem-se e conservam-se a expensas do Estado as estradas, sem que ninguém conteste a utilidade do dispendio feito, e todavia nenhuma receita directa produzem e ainda ficam as despesas de transporte a cargo de quem as utiliza. Porque se não aplica análogo critério aos caminhos de ferro, que, em geral, cobrem com as receitas as despesas de conservação e transporte? Quam poderosa é a sua acção de fomento e quantas receitas produzem para o Estado, umas directas, sob a forma de imposto, que excedem 36:000 contos anuais, e outras indirectas, pelas economias em transportes e aumento de matéria tributária! Basta recordar que em 1921, último ano, infelizmente, de que há estatística oficial publicada, transportaram-se em todos os caminhos de ferro 23.555:123 passageiros e 3.749:142 toneladas de mercadorias, dando lugar a 79:564.866\$78 de receitas de exploração.

O valor económico da sua acção é apreciado quando se perturba, ou paralisa, acidentalmente, a exploração. E quantas fontes de riqueza permanecem desaproveitadas por falta de transportes por caminhos de ferro.

Devemos pois continuar sem esmorecimentos a desenvolver e melhorar a nossa rede, e para isso preferível é o recurso a empresas concessionárias, renunciando o Estado a funções de carácter comercial e industrial, que difficilmente desempenha satisfatoriamente, sem peias burocráticas, nem abusivas intromissões da política.

Assente o princípio de que sobremodo convém a cooperação de empresas concessionárias, há que estatuir as bases da outorga de concessões de caminhos de ferro, para se não proceder ao acaso e ao sabor das circunstâncias de momento.

Com esse fim foi apresentada em 11 de Março de 1901

pelo Ministro das Obras Públicas de então, conselheiro Manuel Francisco de Vargas, uma valiosa proposta de lei que estatuiu as bases jurídicas das concessões, segundo um plano metódico, sem sair, em certos pontos, das generalidades que teriam de ser posteriormente desenvolvidas. Apesar da incontestável utilidade dessa providência, que obteve parecer favorável das comissões, não chegou a ser votada, mercê das vicissitudes políticas. Enumeravam-se no respectivo relatório as incongruências e falta de método nas numerosas concessões outorgadas desde a vigência do decreto de 31 de Dezembro de 1864. Convém reproduzir e actualizar essa resenha.

Se na maior parte dos diplomas de concessão se limitou a noventa e nove anos a sua duração, alguns há que não lhe fixaram limite.

Em muitos casos entendeu-se que o Governo tem a faculdade de conceder linhas de qualquer extensão, logo que entronquem noutra já explorada e não tragam encargos ao Tesouro. Aplicou-se lhes a denominação de ramais, ficando assim isentas as concessões de sanção legislativa. Outras vezes concederam-se linhas de tracção animal ou a vapor sobre o leito de estradas, transformando-se a breve trecho a concessão na de uma linha de leito próprio, de via larga ou de bitola reduzida.

A umas linhas atribuiu-se zona privilegiada; para outras não se impôs limite à concorrência. Ora se recorria ao concurso, ora se prescindia dessa formalidade.

Na falta de regras definidas outorgaram-se prorrogações de prazo renovadas amiúde durante anos, mantendo-se assim ilesos direitos sem o cumprimento dos deveres correlativos.

Não se exigiu garantia prévia de seriedade a qualquer pedido de concessão, que bastava por si só para ser invocado como direito de prioridade e para determinar laboriosas investigações das estações oficiais, sem encargo real para os requerentes. Apareciam a requerer a concessão de linhas do serviço de importantes jazigos mineiros indivíduos que nenhuns interesses conhecidos tinham ligados à exploração destes. E todavia, de tal variedade de alvitres e de tam latitudinária acção de Poder Executivo poucos foram os resultados práticos, representados pela construção de novas linhas. Uma rápida resenha, embora incompleta, das concessões feitas na vigência do decreto de 31 de Dezembro de 1864, demonstrará a vordade deste asserto.

Em 14 de Outubro de 1865 modificou-se o contrato com a Companhia de Sueste aprovado por lei de 25 de Janeiro de 1868, que estipulava a garantia de um considerável produto bruto quilométrico a toda a rede durante cinqüenta anos.

Segue-se em 27 de Novembro de 1865 o contrato para a conclusão da linha do Norte, aprovado por lei de 2 de Março de 1866.

Em 2 de Julho de 1867 é promulgada a lei autorizando a construção e exploração, pelo Estado, das linhas do Minho e Douro.

Em 11 de Julho de 1871 é concedido por decreto um caminho de ferro americano do Porto a Braga por Santo Tirso e Guimarães, concessão transformada por decretos successivos de 28 de Dezembro de 1872, 18 de Fevereiro de 1875, 16 de Abril de 1879, 5 de Agosto de 1880, de modo a ser linha em leito próprio, já de via larga, já de via reduzida, sem duração especificada para a concessão e sem zona privilegiada.

Por decreto de 19 de Junho de 1873 é concedida nos mesmos termos a linha do Porto à Póvoa, cujo prolongamento a Famalição é autorizado por decreto de 19 de Dezembro de 1876.

Em 22 de Janeiro de 1874 é concedida por decreto uma linha americana da Póvoa a Vila do Conde.

Em 26 de Fevereiro de 1874 é feita por decreto a

concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre a ponte de Sant'Ana e a ponte de S. Martinho.

Em 14 de Março de 1874, portaria concedendo a linha americana do Porto à Foz, Matozinhos e Leça.

Em 22 de Dezembro de 1874, decreto concedendo uma linha de via reduzida de Cacilhas a Sezimbra, passada ao tipo de via larga por decreto de 29 de Dezembro de 1874 e acrescentada com um ramal para o Pinhal Novo por decreto de 15 de Julho de 1875.

Por decreto de 18 de Junho de 1874 foi também concedida uma linha de via reduzida de Viana do Castelo a Lindoso, concessão que caducou e foi renovada sem duração determinada a favor de outro concessionário por decreto de 27 de Julho de 1875.

Ainda neste ano foi concedido por decreto de 23 de Setembro um caminho de ferro de via reduzida de Coimbra à Figueira.

Em 1876 é promulgada a lei autorizando a construção e exploração das linhas do Algarve e das Beiras, contratadas mediante concurso público.

No mesmo ano foi aprovado, por lei de 16 de Fevereiro, o contrato de construção do caminho de ferro de Sintra.

A concessão do ramal de Cáceres, sem duração determinada, foi feita por decreto de 19 de Abril de 1877.

Por decreto de 21 de Novembro do mesmo ano foi autorizada a construção do ramal das minas de Santiago à Casa Branca.

Em 1878 foram promulgadas leis autorizando a abertura de concursos para a construção da linha da Beira Alta e dos prolongamentos do Sul e Sueste, fazendo-se a concessão daquela por noventa e nove anos com zona privilegiada.

Em 31 de Março de 1880 é aprovado por lei o contrato de concessão do caminho de ferro da Pampilhosa à Figueira.

Em 1881 vem o regulamento de contabilidade pública determinar que nenhum contrato provisório de construção de caminhos de ferro poderá ser apresentado às Côrtes sem que tenha sido feito por concurso público.

Por lei de 2 de Maio de 1882 foi aprovado o contrato provisório de concessão da linha Sintra-Tôrres, e autorizado o Governo a contratar a linha de Tôrres-Figueira-Alfarelos.

Uma lei de 29 de Março de 1883 autorizou a adjudicação, em concurso, das linhas do Sul e dos seus prolongamentos a construir, e outra de 26 de Abril a das linhas da Beira Baixa, Foz-Tua a Mirandela e ramal de Viseu, também por concurso, devendo ser as concessões por noventa e nove anos, sem zona privilegiada, como era natural sob o regime de garantia de juro.

Por decreto de 3 de Dezembro de 1885 foi concedida a linha da mina do Pejão.

Em 7 de Julho de 1886 é concedido por alvará o ramal de Santa Apolónia e Bemfica.

Em 1887 foram feitas as seguintes concessões por simples alvarás: em 17 de Março a linha de Tôrres Novas a Alcanena; em 9 de Abril a linha de Cascais e a linha urbana; em 1 de Setembro a linha de via reduzida de Coimbra a Arganil, considerada como ramal o passada ao tipo de via larga por alvará de 8 de Novembro de 1888; em 22 de Setembro o caminho de ferro americano de Vendas Novas a Santarém, transformado por alvará de 13 de Dezembro de 1888 em linha de via larga em leito próprio; em 2 de Dezembro um caminho de ferro americano transformável em linha de via larga, para ligar entre si e com o caminho de ferro do Sul todas as povoações importantes do Algarve.

Em 1888 é concedido, por alvará de 16 de Fevereiro, o caminho de ferro americano de Braga à vila do Prado.

Por alvará de 15 de Janeiro de 1891 foi concedido o caminho de ferro americano de Alcobça à Nazaré.

Por decretos de 2 de Abril do mesmo ano e de 14 de Julho de 1898 foi feita a concessão da linha de Guimarães a Fafe, confirmada por lei de 1 de Agosto de 1899.

Por decreto de 15 de Outubro de 1891 concedeu-se um caminho de ferro americano de Belas à Cruz Quebrada e por alvará de 10 de Março de 1892 foi autorizado o prolongamento até S. José de Ribamar.

Uma portaria de 16 de Novembro de 1891 concedeu o ramal de via reduzida da Senhora da Hora a Leixões.

Em 22 de Novembro de 1894 foi concedido por alvará o caminho de ferro americano de Valença a Monção.

Por decreto de 1 de Abril de 1897 foi feita a concessão provisória da linha de Régua a Chaves e à fronteira, confirmada por lei posterior.

Por alvará de 31 de Maio de 1897 foi concedida a linha americana do Bomfim a S. Roque da Lameira.

Em 1 de Junho do mesmo ano foi celebrado o contrato provisório de arrendamento das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste e de construção de várias linhas, que não chegou a ser ratificado pelas Cortes.

Por lei de 29 de Julho de 1899 foi autorizada a concessão da linha de via reduzida de Sintra a Colares e à Praia das Maçãs.

Algumas outras concessões foram feitas de pequenos troços de caminhos de ferro americanos em estradas reais centro de povoações.

É ocioso enumerá-las.

Tam grande como o das concessões feitas é o número dos pedidos formulados e que não chegaram a surtir efeito.

Linhas americanas de Braga a Guimarães, de Guimarães a Famalicão, de Braga a Monção, de Viana a Ponte da Barca, de Tomar a Ferreira do Zêzere, de Amoreiras por Lagos a Portimão, de Faro a Olhão, de Beja a Sines, de Estremoz a Elvas e Badajoz, da Casa Branca a Alcácer, Grândola a Santiago, de Évora a Mourão, da Mina da Caveira ao Sado e ainda outras.

Linhas de leito próprio: de Famalicão a Chaves, de Paialvo a Tomar, do Vale do Vouga, da Mina de Ourada a Serpa, a Pias e a Cuba, das minas do S. Pedro da Cova ao Douro e ao Porto, de Fafe a Cavez, da Livração a Chaves, de Braga a Guimarães e a Monção, do Pocinho a Miranda.

De todos estes pedidos, apenas alguns representam um dispêndio mais ou menos importante em estudos. Nenhum teve depósito que o caucionasse.

Por alvará de 23 de Maio de 1901 foi concedida a linha do Vale do Vouga e um ramal de Aveiro, sendo afinal esse diploma substituído pelo contrato de 5 de Fevereiro de 1907, que concedeu a garantia de juro.

Por lei de 4 de Junho do mesmo ano foi autorizada a construção de um caminho de ferro na Ilha de S. Miguel, entre Ponta Delgada e Vale das Furnas, com um ramal para a Ribeira Grande.

Por alvará de 19 de Outubro de 1901 foi concedida a linha de Régua a Chaves e à fronteira, que veio afinal a ser construída pelo Estado.

Por alvará de 22 de Novembro tornou-se definitiva a concessão do trço de Guimarães a Fafe.

Em 19 de Abril de 1902 foi celebrado o contrato de concessão da linha de Mirandela a Bragança com garantia de juro sobre bases diferentes da do trço de Foz-Tua a Mirandela.

Por decreto de 2 de Agosto de 1902 foi regulada a construção de linhas americanas no Funchal.

Por alvará de 20 de Novembro de 1902 foi concedida a linha mineira da mina das Tulhas até em frente à Ilha do Pessegueiro.

Por contrato de 9 de Dezembro de 1903 foi concedida a Ilha de via estreita de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide com um ramal por Avis.

Por contrato de 27 de Setembro de 1904 foram concedidas as linhas do Alto Minho: Braga a Guimarães, Braga a Monção, Viana e Ponte da Barca, com garantia de juro.

Por alvará de 20 de Março de 1906 concedeu-se a linha americana entre Loulé e Faro por S. Brás.

Por contrato de 9 de Agosto de 1907 foi modificada a concessão da linha de Portalegre, prolongada até a da Beira Baixa, e eliminado o ramal de Avis. Por lei de 2 de Junho de 1914 foi mandada fazer a construção por conta do Estado.

Por alvará de 22 de Outubro de 1908 foi concedida a linha de Vila Nova de Gaia a Sobrado de Paiva com um ramal de Crestuma à Vila da Feira, concessão anulada mais tarde.

Por contrato de 17 de Novembro de 1910 foi concedida a linha americana de Ponafiel à Lixa e a Entre-Rios.

Por lei de 20 de Junho de 1912 foi autorizada a fusão das empresas da Póvoa, de Guimarães e do Alto Minho.

Por lei de 18 de Julho de 1913 foi concedido à Câmara de Tomar o ramal de via larga da cidade à estação de Paialvo.

Por portaria de 18 de Junho de 1913 foi concedida a linha de Tomar à Nazaré e um ramal para Leiria nos termos da base 5.^a da lei de 1899, concessão declarada caduca há meses.

Por lei de 23 de Junho de 1916 foi autorizada a Câmara de Alenquer a contratar a construção e exploração do ramal de Carregado àquela vila.

Por contrato de 3 de Novembro de 1921 foi concedida à Câmara de Braga uma linha americana da cidade à Ponte do Prado.

Por contrato de 27 de Fevereiro de 1923 foi concedida a linha de via larga de Cascais à Praia do Guincho.

Por portaria de 31 de Outubro de 1923 foi adjudicada a linha americana do Cacilhas a Sezimbra e Setúbal.

Por lei de 27 de Fevereiro de 1924 foi concedida a uma federação das câmaras a linha de Peniche a Vila Franca.

Por portaria de 21 de Janeiro de 1924 foi concedida a linha americana da estação de Cela à Nazaré.

Por lei de 16 de Julho de 1924 foram concedidas as linhas de via reduzida da Póvoa por Esposende, Barcelos e Braga a Guimarães.

Vários outros pedidos de linhas americanas foram feitos, dando lugar a inquéritos e a concessões subseqüentes.

Esta resenha, acaso incompleta, recorda a falta de método com que se tem procedido.

Vê-se bem quanta razão de ser tinha a proposta de lei de 1901. Importa aplicá-la, desenvolvendo-a e acomodando-a às circunstâncias actuais.

Há que regular, primeiro que tudo, a forma de pedir concessões e o modo de considerar os pedidos, sem prejudicar o plano administrativo adoptado.

Não se pode admitir que mediante um simples requerimento, sem seriedade garantida, se ponha em movimento a máquina burocrática, nem se aleguem direitos de prioridade que se não baseiem em serviços prestados.

Importa, a seguir, estatuir as vantagens que podem ser asseguradas às empresas, sem privar o Tesouro das receitas de que dispõe actualmente.

A importação livre de direitos do material fixo e circulante, preciso para a construção e exploração, foi concedida sem restrições e na máxima generalidade pela base 6.^a da lei de 14 de Julho de 1899 que faz essa concessão dos caminhos de ferro sem restrição aos do Estado nem aos concedidos nos termos da base 5.^a, ao contrário do que se tem entendido.

É necessário tornar explícita a generalidade da concessão a futuras aquisições, estendendo-a ao ónus considerável dos direitos consulares, assegurando porém a devida protecção à indústria nacional por um diferencial razoável.

Outro estímulo de valor aos cometimentos da iniciativa privada é a isenção de impostos e de selo nos contratos relativos à constituição de sociedades, concessões, de fusões, arrendamentos, agrupamentos de linhas, bem como igual isenção concedida aos dividendos das acções e aos juros de obrigações emitidas nos termos da nova lei.

É sabido que a maioria das novas empresas de caminhos de ferro não logra distribuir dividendo e as que o dão não ultrapassam uma cifra modestíssima em moeda depreciada que não corresponde ao valor primitivo do capital.

Sejam ao menos aliviadas de encargos tributários.

Importa ainda facilitar a emissão de obrigações, concedendo de um modo genérico a dispensa do rígido preceito do artigo 196.º do Código Commercial, que exige a igualdade dos capitais, acções e obrigações. Foi sempre concedida essa dispensa, como se vê da nota seguinte expressa em contos:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	5:999	88:869
Beira Alta.	1:800	11:565
Pôrto-Póvoa-Famalicão	545	556
Companhia Nacional	933	4:455
Companhia de Guimarães	300	1:183
Total	9:579	106:639

Essa dispensa é subordinada à prévia autorização das emissões concedidas pelo Governo sob parecer das estações competentes.

Não basta facilitar as emissões de obrigações; é preciso também robustecer o crédito das empresas para atrair os capitais, providenciando sobre o recurso ao crédito quando as concessões se aproximam do seu termo e é insuficiente o número de anos que ainda tom da duração para a amortização razoável de empréstimos exigidos por obras de incontestável necessidade ou utilidade. O Estado, que recebe as linhas com as suas receitas no fim da concessão, deve substituir a empresa nos encargos, podendo assim esta emitir em termos razoáveis obrigações, cuja annuidade aquelle continua a pagar.

As vantagens concedidas às emissões ficam adstritas a um prazo de amortização de quarenta anos, além do qual é insignificante a diminuição da annuidade, que fica pesando maior número de anos sobre a economia. Os números seguintes o mostram eloquentemente, tomando-se como exemplo uma emissão de 10:000 contos a juro de 9 por cento e amortização em trinta, quarenta, cinquenta e sessenta anos.

30 annuidade:	973	soma das annuidades	29:190
40 »	829	» » »	37:160
50 »	912	» » »	45:600
60 »	905	» » »	54:800

Vê-se que a elevação do prazo de amortização de 40 a 60 anos dá lugar a um excesso de encargos de 17:140 contos, havendo na annuidade uma diferença, para menos, de 24 contos, apenas.

Ha que facilitar o aproveitamento parcial do leito das estradas pelos caminhos de ferro económicos. O decreto de 21 de Abril de 1906 das concessões de linhas nessas condições teve uma efficacia quasi nula, apesar do número de pedidos formulados, pois não só se não concedem auxilios, como se exige uma renda annual, no invés do que se fez em França, onde a lei de 11 de Junho de 1880

concedeu uma subvenção fixa de 500 francos por quilometro e a quarta parte da quantia precisa para elevar a receita bruta quilométrica a 6:000 francos, isto além dos auxilios dados pelos departamentos.

Convém dar certa elasticidade às tarifas de novas linhas para que possam pedir ao tráfego o que elle seja susceptível de pagar para compensar os encargos assumidos.

Não podendo ser introduzido em contrato, sem lei especial, o recurso ao juizo arbitral, convém autorizá-lo por uma forma genérica.

Importa igualmente dar ao Poder Executivo facilidades para alterar em circunstâncias justificadas os diversos prazos relativos à apresentação de projectos e à construção, permanecendo inalterável a duração da concessão.

No desenvolvimento da viação acelerada devem cooperar por duas formas directamente os concelhos atravessados: tomando a seu cargo as expropriações e compartilhando o complemento da annuidade garantida, quando haja essa forma de auxilio.

É um subsídio valioso, que não representa ónus incomportável, desde que revista a forma de adicionais às contribuições.

O principio da cooperação dos municípios foi aplicado à construção de varios ramais municipais e ainda ultimamente a lei que autorizou a concessão do caminho de ferro do Cávado fazia recair sobre os concelhos atravessados a totalidade da garantia, o que seria excessivo, pois não se trata de obras de interesse meramente local.

De um modo geral parece que basta deixar um terço da garantia a cargo das câmaras.

A regra da divisão, para ser equitativa, deve atender a dois factores: extensão da linha em cada concelho e a capacidade tributária deste.

*

Torna-se indispensável recorrer em larga escala à garantia de juro para auxiliar a construção, pois só excepcionalmente haverá alguma linha que desde o inicio dê remuneração ao capital.

A subvenção dada à empresa implica desembolso avultado.

A garantia de juro, isto é, o abono do complemento da receita líquida necessário para assegurar a determinado capital o juro fixado de antemão, é mais suave e constitui adiantamento reembolsável.

A critica superficial tem se mostrado desfavorável a esta forma de auxilio do Estado. Tem-se visto nela um incentivo a uma exploração acanhada contrária ao interesse geral, confundido se na mesma reprovação o principio da garantia e a fórmula defeituosa que revestiu.

Ainda assim é injusto exagerar as censuras a um sistema a que se deve a construção de 731 quilómetros de linhas, achando-se já quasi todas no periodo de reembolso, como mostra o quadro seguinte:

Linhas	Extensão quilométrica	Capital (contos)	Juro garantido	Adianta- mentos	Reembolsos (contos)	Impostos pagos
Tôrres-Figueira-Alfarelos	168	5:044	5 %	1:923	2:377	5:024
Beira Baixa	204	7:293	5,5 %	8:597	254	3:052
Santa Comba Dão e Viseu	50	1:130	5,5 %	1:520	11	501
Mirandela a Bra- gança	79	2:054	4 5/10 %	1:551	3	415
Vale do Vouga	175	3:502	5 %	1:023	106	1:741
Tua a Mirandela	55	1:077	5,5 %	1:500	9	460
Total	731	20:100		15:514	2:760	11:198

Garantiu-se a 20:100 contos juro módico, variando entre 4, 5 e 5,5 por cento, limitando-se o desembolso a 2 por cento do capital para Tórres, Figueira e Alfairos.

Somaram os adiantamentos, até fim de 1925, 15:314 contos, achando-se já reembolsados 2:760. Dessas linhas recebeu o Estado 11:193 contos de impostos sobre o tráfego. O resultado foi pois altamente satisfatório, pois o Estado apenas está desembolsado de 1:561 contos.

É certo que num período inicial mais ou menos longo se procurou nalgumas linhas manter a despesa de exploração abaixo do mínimo garantido mediante restrições de serviço com prejuízo do público.

É uma lição da experiência, que importa aproveitar, sem por isso renunciar a um processo excelente de promover a construção de linhas. Basta aperfeiçoá-lo para o fazer atingir a desejada eficácia.

Ha que renunciar à garantia de juro a determinado custo quilométrico, incentivo ao alongamento excessivo da linha com o consequente barateamento de preço. A garantia deve recair sobre o custo global, tendo por limite o orçamento do projecto feito sem preocupações abusivas e compreendendo os juros intercalares durante a construção, encargo inevitável. Deve-se ainda atender, como faz a lei espanhola de caminhos de ferro secundários, às inevitáveis despesas de constituição do capital, que avolumam o custo das linhas.

É preciso que a taxa de juro garantido corresponda à situação dos mercados financeiros e que além do juro se tenha em conta a amortização, garantindo-se pois a anuidade e não somente o juro.

Finalmente no cálculo da receita líquida devem-se levar em conta as despesas efectivas devidamente fiscalizadas, encontradas com as receitas efectivas, em vez de se adoptar um coeficiente de exploração variando com a receita e cujas gradações é difícil, hoje mais do que nunca, adaptar de antemão à realidade.

Além da anuidade do capital mobilizado na construção, obtido mediante acções e obrigações, deve-se assegurar remuneração, embora modesta, a um certo capital circulante, indispensável para adiantamentos à exploração sob a forma de reservas de materiais de consumo.

Nestes termos, quer as actuais empresas, a cujo grupo de linhas se venham juntar novos complementos, quer as que se constituam de novo, têm a certeza de poder remunerar o capital pela garantia efectiva do juro, isento de aleatórios encargos de tributação.

Os resultados benéficos para a economia do País e a repercussão nas receitas do Tesouro, do aumento de matéria tributária pelas facilidades de circulação justificam plenamente os adiantamentos, feitos pelo Estado, de recursos que dos caminhos de ferro provêm, sem afectar a sua situação financeira actual.

As obras complementares de conta de estabelecimento representam um aumento de capital, devendo pois ser acrescentadas a este para os efeitos da anuidade garantida. Quanto às despesas excepcionais de reparação, que pela sua magnitude perturbariam a normalidade de proporção entre receitas e despesas, convém dividi-las por mais de um exercício, como é prática recomendável de contabilidade.

Convém fixar condições genéricas das concessões, sendo uma das mais importantes a sua duração, que deve ter o limite máximo de noventa anos. Quando uma concessão se vem juntar a outras existentes, importa fazer terminar todas na mesma data, podendo convir a modificação dos prazos anteriormente fixados na troca de vantagens obtidas para o Estado.

É óbvia a conveniência de regular o modo de fazer as concessões, respeitando o princípio do concurso sempre que é applicável, com o direito de opção para os pe-

tionários ou a justa compensação das despesas feitas com elaboração de projectos.

Há nos contratos de concessão uma cláusula de resgate, que tem transitado rotineiramente de uns para outros contratos, sem se atender ao crescimento subsequente das receitas devido a dois factores: acção da entidade exploradora, sacrificios e esforços feitos antes do resgate. É justo que desse aumento reverta parte para o concessionário, limitando embora a sua participação a certo dividendo das acções.

O resgate suscita outra dúvida, que até hoje não foi resolvida explicitamente. Segundo o direito vigente o material circulante pertence ao domínio da empresa e é-lhe pago no fim da concessão.

¿Como se procede no caso de resgate? Os contratos vigentes só se referem ao pagamento do material de consumo, concluindo-se logicamente que só ao expirar a concessão há obrigação de pagar o material circulante.

¿Pois houve quem inferisse desse silêncio dos contratos o direito do Estado a esse material sem o pagar? Por esta forma bastaria resgatar uma linha no penúltimo ano da concessão para confiscar material que no ano seguinte deveria ser pago.

Importa pois estabelecer jurisprudência equitativa, reservando para o Estado o pagamento em prestações se assim lhe convier e applicável tanto às concessões actuais como às que de futuro se fizerem.

Há ainda vantagem em estatuir precedentes genéricos acerca dos casos de caducidade das concessões, generalizando as normas comumente estatuidas.

Em resumo, procura-se organizar racionalmente unidades de exploração confiadas a empresas concessionárias de linhas agrupadas segundo as afinidades geográficas e económicas; fortalecer-lhes o crédito, dando-lhes todas as vantagens possíveis, de modo que o capital se não retraia perante os emprendimentos.

Foi essa politica que assegurou às redes francesas a sua situação privilegiada, graças à qual as grandes companhias puderam auxiliar o Estado na urgente obra de reparação das ruínas da guerra, emitindo obrigações bem cotadas que os mercados financeiros, nacional e estrangeiro, aceitavam com afã e confiança.

Critério semelhante inspira as disposições do presente decreto, sendo de esperar resultados altamente vantajosos para o incremento da nossa rede ferroviária, sem onerar o Tesouro nem diminuir os recursos que actualmente lhe advêm dos caminhos de ferro.

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:

CAPÍTULO I

Classificação e agrupamento de linhas

Artigo 1.º Fazem parte da viação pública e são do domínio público todos os caminhos de ferro, inclusive os aéreos, qualquer que seja a natureza do motor, com as suas dependências, obras acessórias e linhas telegráficas e telefónicas nêles estabelecidas.

§ 1.º As disposições deste artigo não são applicáveis às linhas de serviço interno das explorações agrícolas, comerciais ou industriais, as quais são livremente estudadas e construídas, ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas às prescrições policiaes que interessarem à segurança e salubridade.

§ 2.º Os caminhos de ferro que utilizarem a via pública, não ultrapassando o perímetro das povoações, são considerados como viação urbana e ficam sujeitos, tanto no que respeita à construção como à exploração, às le-

gislações respectivas. Ultrapassando esse perímetro, ficam sujeitos às disposições deste diploma na parte aplicável.

§ 3.º A situação jurídica dos caminhos de ferro mineiros continua a ser regulada pelos preceitos do decreto n.º 9:044, de 9 de Agosto de 1923.

Art. 2.º Os caminhos de ferro dividem-se em linhas de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

§ 1.º São consideradas linhas de interesse geral as destinadas ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros ou mercadorias.

§ 2.º Consideram-se caminhos de ferro de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço permanente ou temporário de estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a individuo ou sociedade.

§ 3.º Os caminhos de ferro de interesse particular, de excepcional importância, podem ser classificados, por decreto, linhas de interesse geral, quando os seus proprietários assim o solicitom ou quando o Estado o julgue conveniente, para o que se reservará sempre esse direito no diploma de concessão.

Art. 3.º Nenhum caminho de ferro que faça parte do domínio público pode ser construído sem prévia classificação por diploma com força de lei que o declare de utilidade pública, implicando o direito de expropriação e o estabelecimento das servidões inerentes à sua construção e exploração.

Art. 4.º A classificação provisória dos caminhos de ferro é decretada pelo Governo, depois da verificação da utilidade pública, não podendo tornar-se definitiva senão em virtude do diploma com força de lei que autorize a construção pelo Estado ou a concessão das linhas classificadas a individuos ou empresas.

§ único. Exceptuam-se das disposições deste artigo as linhas de interesse particular, de menos de 10 quilómetros de extensão, construídas sem encargo para o Estado, cuja classificação definitiva é feita por diploma do Poder Executivo, depois de verificada a utilidade pública.

Art. 5.º A revisão dos planos das redes complementares de caminhos de ferro classificados por decreto posterior à lei de 14 de Julho de 1899 é confiada a uma comissão composta de dois engenheiros vogais do Conselho Superior de Caminhos do Ferro e um engenheiro delega to de cada uma das Administrações Gerais de Estradas e Turismo e dos Serviços Hidráulicos, um engenheiro delegado da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, um engenheiro delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra, um engenheiro chefe da Secção de Estudos da Divisão Central da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. A comissão terá por secretário o engenheiro chefe da Secção de Estudos da Divisão Central da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, escolherá o presidente e nomeará os relatores.

§ único. A comissão técnica a que se refere este artigo é cometido também o encargo de propor a ordem que se deverá seguir na construção das linhas complementares, tendo em atenção que deve ser dada quanto possível:

1.º Preferência à conclusão das linhas e ramais complementares cuja construção esteja iniciada;

2.º Preferência às linhas cuja construção seja elemento de desenvolvimento para o tráfego de portos de mar ou fluviais e de exploração de minas de carvão.

Art. 6.º A comissão técnica a que se refere o artigo anterior, ouvindo as actuais empresas, elabora o plano geral da rede ferroviária, tendo em conta as necessidades e conveniências de cada região, procedendo em seguida ao inquérito público nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898.

Art. 7.º Efectuadas pela comissão as modificações que

os resultados do inquérito aconselham, o plano acompanhado do respectivo relatório justificativo é submetido sucessivamente ao exame da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. Este, tendo em conta o parecer daquela estação consultiva, propõe o plano sobre o qual o Governo se pronuncia, fazendo-se, por diploma com força de lei, a classificação das linhas nele incluídas e que podem ser concedidas ou construídas directamente pelo Estado, bem como a ordem de preferência para a execução do plano adoptado.

§ único. A verificação anterior de utilidade pública de linhas férreas não compreendidas no plano a que se refere o artigo 7.º é efectuada nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, competindo à Direcção Geral de Caminhos de Ferro proceder ao respectivo inquérito, sobre cujos resultados é ouvida a Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro proporá ao Governo, dentro do prazo de um ano a contar do diploma a que se refere o artigo 7.º, um plano de agrupamento das linhas do País construídas ou apenas classificadas, por forma que se assegure a unidade de exploração de cada grupo, segundo as afinidades geográficas e económicas das linhas que o formam.

Art. 9.º Adoptado pelo Governo, mediante diploma com força de lei, o plano de agrupamento a que se refere o artigo anterior, será este pelo mesmo gradualmente realizado, promovendo as fusões, cedências, resgates e revisões de contratos para isso necessários.

§ único. Ficam excluídos do agrupamento:

1.º Os caminhos de ferro que constituam viação urbana, nos termos do artigo 1.º, § 2.º;

2.º Os caminhos de ferro mineiros a que se refere o § 3.º do mesmo artigo.

Art. 10.º As linhas complementares de cada grupo, classificadas e não construídas, são concedidas à empresa exploradora do grupo, nos termos do presente decreto, e só quando esta escuse a concessão, por motivos que o Governo julgue aceitáveis, podem ser concedidas a outra empresa ou construídas por conta do Estado e entregues neste último caso à empresa exploradora do grupo, mediante contrato especial.

§ único. Nos casos de concessão os trabalhos de construção serão executados por concurso público, com direito de preferência para a empresa concessionária, sob a fiscalização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 11.º Se qualquer corporação pública ou entidade particular pedir prioridade para a construção de uma linha já classificada e incluída em um dos agrupamentos estabelecidos ao abrigo do presente decreto, poderá esse pedido ser atendido pelo Governo, mediante parecer favorável do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, abrindo-se concurso e observando-se as seguintes condições:

a) Apresentação dum projecto que mereça a aprovação das instâncias consultivas competentes, se não existir projecto aprovado, de iniciativa do Governo ou da empresa concessionária do agrupamento;

b) Oferta dum redução importante no custo da construção em relação ao orçamento do projecto aprovado, ou outra espécie de vantagem que seja julgada digna de aceitação pelo Governo;

c) Realização das obras sob a vigilância e fiscalização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Quando houver vários pedidos de prioridade para a construção de linhas diferentes, o Governo determinará a ordem da construção, tendo em atenção o interesse público de cada uma das linhas.

§ 2.º Em igualdade de condições terão preferência os

pedidos das corporações públicas e entre estas as administrativas.

§ 3.º É garantido o direito de opção para as construções assim requeridas; em primeiro lugar à empresa concessionária do agrupamento a que pertencer a nova linha; e em segundo lugar ao requerente da construção da linha, entendendo-se que com o direito de opção assume a empresa ou o requerente as obrigações e direitos consignados nos cadernos de encargos.

§ 4.º Em qualquer dos casos previstos no presente artigo a exploração é confiada à empresa concessionária do grupo, mediante contrato especial.

CAPÍTULO II

Recurso para a construção das linhas—Fundo especial de caminhos de ferro

Art. 12.º É constituído um fundo especial denominado Fundo especial de caminhos de ferro, que abrange e substitui o Fundo especial de Caminhos de Ferro do Estado, criado pela lei de 14 de Julho de 1899 e reformado pelo decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1928.

Art. 13.º Constituem receita do fundo especial:

1.º O produto do imposto ferroviário em todas as linhas do País, depois de deduzida para o Tesouro a quantia equivalente a 20 por cento do mesmo imposto;

2.º As receitas fora do tráfego dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, excluindo-se os juros de capitais, e as receitas destinadas pelo Governo a fins de assistência ao pessoal;

3.º O excesso das receitas líquidas dos caminhos de ferro explorados pelo Estado, além da quantia fixada para ser entregue ao Tesouro;

4.º Todos os reembolsos de adiantamentos para complemento de juro ou de anuidade garantidos e respectivos juros para a construção de linhas portuguesas do continente que tenham sido ou venham a ser concedidos por conta do fundo especial;

5.º O produto eventual de adicionais às contribuições gerais do Estado em determinados concelhos, lançados de acordo com as respectivas câmaras municipais, para ocorrer às despesas de construção ou a garantias de juro de caminhos de ferro que os sirvam;

6.º A participação do Estado nas receitas das linhas cuja exploração seja confiada a empresas por arrendamento ou por outra espécie de contrato, depois de deduzida a parte que deve reverter para o Tesouro, como renda fixa;

7.º Os juros de depósito das receitas pertencentes ao fundo especial;

8.º Os depósitos de garantia de quaisquer contratos de concessão, construção ou fornecimentos relativos a caminhos de ferro, quando revertam para o Estado;

9.º O produto de operações de crédito para obras e aquisições da conta de estabelecimento de caminhos de ferro, contraídas pelas forças do fundo especial;

10.º As quantias que forem destinadas extraordinariamente pelo Governo ou por corpos administrativos para este fundo.

§ 1.º As percentagens e outras receitas a que se refere este artigo serão revistas de cinco em cinco anos, tendo em atenção a situação financeira do fundo especial e os encargos prováveis a satisfazer, derivados tanto de operações já efectuadas como das previstas para o futuro quinquénio.

§ 2.º As actuais receitas do Fundo especial de caminhos de ferro do Estado revertem para o Fundo especial de caminhos de ferro, bem como os encargos que actualmente tem.

Art. 14.º O fundo especial é exclusivamente destinado:

1.º A construções, obras complementares e aquisição de material de qualquer espécie que devam figurar em

conta de estabelecimento de linhas construídas por conta do Estado e exploradas pelo mesmo ou por empresas arrendatárias;

2.º A adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro ou anuidades garantidas nos termos do artigo 46.º ou a outras subvenções a linhas portuguesas do continente concedidas a empresas;

3.º A estudos de novas linhas, mandados fazer pelo Governo;

4.º Aos encargos de operações de crédito que recaiam sobre o Fundo especial de caminhos de ferro do Estado e aos dos previstos no artigo 13.º, n.º 10.º;

5.º A subsidiar a construção e grande reparação das estradas de acesso às estações de caminhos de ferro até 10 quilómetros das mesmas, e a subsidiar conjuntamente com a Administração Geral das Estradas e Turismo, câmaras municipais ou empresas, a construção de variantes de estradas para supressão de passagens de nível de reconhecida importância e quaisquer melhoramentos quando o Governo; ouvidas as estações oficiais, o determinar, adentro dos limites da dotação anualmente fixada, sob proposta do Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

6.º A cobrir as despesas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. Na aplicação do fundo especial deverá ter-se em vista concluir no mais curto prazo de tempo possível as obras de caminhos de ferro já iniciadas e que estejam incluídas no plano elaborado pela comissão a que se refere o artigo 5.º e pela ordem da preferência que lhes fôr designada.

Gerência do fundo especial

Art. 15.º A gerência do fundo especial é confiada superiormente à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por delegação do Ministro do Comércio e Comunicações e exercida por uma comissão administrativa presidida pelo respectivo director geral e composta dos chefes das Divisões Central, de Via e Obras e Construção, de Material e Tracção e do vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, director dos serviços da 8.ª Repartição da Contabilidade Pública, e de um vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, escolhido entre os delegados das associações de agricultura, comerciais e industriais no mesmo Conselho.

Art. 16.º As receitas do fundo especial são depositadas na Caixa Geral de Depósitos, nos termos seguintes:

1.º O produto líquido do imposto ferroviário a entregar pelas empresas é depositado mensalmente mediante guias passadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

2.º O produto integral do imposto ferroviário, as receitas fora do tráfego e o excesso da receita líquida prevista no artigo 13.º, n.º 3.º, nos caminhos de ferro explorados pelo Estado são mensalmente depositados pelas respectivas direcções, que imediatamente enviam nota de depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

3.º Os reembolsos, as participações de receitas e os depósitos a que se refere o artigo 13.º, n.ºs 4.º, 6.º e 8.º, são depositados pelas respectivas entidades mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que providenciará sobre a transferência dos depósitos para a conta do fundo especial;

4.º O produto de adicionais a que se refere o artigo 13.º, n.º 5.º, é depositado, nos termos e prazos regulamentares, pelas estações exactoras respectivas, que notificam imediatamente o depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

5.º Os juros a que se refere o artigo 13.º, n.º 7.º, são

liquidados periódicamente pela Caixa Geral nos termos usuais e encorporados no depósito, notificando-se a operação de capitalização efectuada à mesma Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

6.º O produto das operações previstas no artigo 13.º, n.º 10.º, é depositado mediante guia da Direcção Geral de Caminhos de Ferro pela entidade com a qual foram contratadas;

7.º Os subsídios previstos no artigo 13.º, n.º 11.º, são depositados pela entidade que os concede, notificando o depósito à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 17.º A distribuição dos recursos disponíveis do fundo especial é feita, para cada ano económico, com antecedência de três meses pelo menos, no orçamento das suas receitas e encargos, aprovado por diploma legal e precedido de parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, sob proposta da comissão administrativa, que será publicado com o mesmo diploma.

Nesse orçamento, que é anexo ao Orçamento Geral do Estado, são discriminadas as diversas receitas com que se possa contar e os encargos contraídos e prevista a aplicação das disponibilidades.

Art. 18.º A comissão administrativa faz escriturar devidamente, segundo as indicações do vogal director dos serviços da 8.ª Repartição da Contabilidade Pública, as receitas e despesas do fundo especial, devidamente desdobradas em contas correntes, para que constem minuciosamente as entradas e saídas de quaisquer quantias, as operações contratadas e respectivos encargos, as amortizações realizadas e as importâncias devidas pelas diversas entidades, bem como as delas cobradas.

Art. 19.º Logo que estejam encerradas as contas de garantias de juro que impliquem participação de câmaras municipais na anuidade, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro comunica a cada uma delas e às respectivas repartições de finanças a quantia por elas devida ao fundo especial, a fim de ser determinado, lançado e cobrado o adicional correspondente.

Art. 20.º Em Janeiro de cada ano são apresentados pela comissão administrativa o relatório e contas documentadas da gerência do fundo especial no ano económico anterior ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que nomeará uma comissão especial de três membros para as examinar e emitir sem demora o seu parecer, que é submetido a exame do Conselho Superior de Finanças.

Estas contas e relatório serão publicados no *Diário do Governo* depois de julgadas pelo Conselho Superior de Finanças, acompanhadas do respectivo acórdão.

Art. 21.º As operações de crédito previstas no artigo 13.º, n.º 10.º, são reguladas, sob proposta da comissão administrativa aprovada pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro, por forma que a totalidade dos encargos de qualquer espécie sucessivamente contraídos caiba nas disponibilidades do fundo especial, sem se terem em conta os produtos de empréstimos, nem os aumentos que acidentalmente elas possam ter.

Art. 22.º Pelos encargos das operações de crédito a que se refere o artigo anterior responde o fundo especial, que não pode ter, sob pretexto algum, outra aplicação além das previstas no presente decreto.

Art. 23.º Logo que o Governo tenha deliberado efectuar as operações de crédito propostas nos termos do artigo 21.º, fá-las há realizar no Ministério das Finanças.

§ 1.º O serviço de empréstimos contraídos anteriormente pelas forças do Fundo especial de caminhos de ferro do Estado, ou de futuro, nos termos do presente artigo, fica a cargo da Junta do Crédito Público.

§ 2.º Os títulos para a realização dos empréstimos são isentos de quaisquer impostos ou deduções, o que será declarado nos mesmos.

§ 3.º No orçamento do Ministério das Finanças e no capítulo da dívida pública fundada são anualmente descritas as importâncias dos juros e amortizações dos títulos emitidos pelas forças do fundo especial, devendo no orçamento das receitas inscrever-se quantia igual à que constituir os encargos de juro e amortização acima referidos, a qual será transferida no devido tempo para a conta do Tesouro.

Art. 24.º As quantias necessárias para as aplicações previstas no artigo 14.º são levantadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro por meio de cheques assinados pelo director geral e por um vogal da comissão administrativa. Esses cheques serão sempre nominativos, ainda mesmo que se destinem ao pagamento de trabalhos e serviços a satisfazer directamente pelo pagador da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, os quais serão passados a favor do mesmo pagador.

§ único. Quando a importância dos cheques exceda 100.000\$ serão referendados pelo Ministro do Comércio e Comunicações, e quando exceda 500.000\$ pelo das Finanças.

CAPÍTULO III

Concessões de linhas

I — Pedidos de concessão

Art. 25.º É permitido a qualquer indivíduo ou empresa requerer a concessão de caminhos de ferro de interesse geral, ainda que não estejam classificados, cuja construção ou exploração não seja reservada pelo Estado para determinado fim.

§ único. Os caminhos de ferro de interesse particular só podem ser requeridos pelos proprietários dos estabelecimentos industriais, comerciais ou agrícolas que são destinados a servir, ou com prévio assentimento d'elles.

Art. 26.º Os pedidos de concessão devem ser acompanhados da indicação do traçado sobre a carta corográfica e de uma memória justificativa, indicando as condições técnicas de construção e exploração, o tráfego a que é destinada a linha e se abrange o serviço público de transportes ou se é apenas serventia dum estabelecimento industrial, comercial ou agrícola.

Art. 27.º Nenhum pedido de concessão pode ter seguimento sem o depósito prévio de 10.000\$ na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 28.º As empresas que de futuro venham a constituir-se para construir ou explorar caminhos de ferro serão obrigatoriamente portuguesas ou nacionalizadas tendo a sua sede social em território português.

§ 1.º Os presidentes e pelo menos dois terços dos vogais do conselho de administração das referidas empresas serão obrigatoriamente portugueses, devendo ter igual nacionalidade os seus directores, sub-directores ou gerentes.

§ 2.º As referidas empresas não poderão ter quaisquer organismos administrativos dirigentes com sede no estrangeiro ou constituídos por uma maioria de súbditos estrangeiros.

Art. 29.º O Governo, logo que sejam satisfeitas as prescrições dos artigos antecedentes e quando a linha não estiver classificada, manda proceder a verificação da utilidade pública, nos termos do artigo 7.º, § único, do presente decreto.

Art. 30.º Feita a classificação, o requerente da concessão faz à sua custa os estudos da linha ou linhas pedidas, mediante prévia autorização do Governo, perdendo o depósito exigido no artigo 27.º se não apresentar à aprovação, dentro do prazo previamente fixado, o projecto organizado segundo as normas que para cada caso forem estabelecidas.

Art. 31.º O Governo faz examinar, verificar e avaliar pelas estações competentes os estudos apresentados, os quais, sendo aprovados, ficam depositados na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e constituem propriedade do requerente da concessão, sendo-lhe restituído o depósito a que se refere o artigo 27.º

§ 1.º Quando a linha pedida tenha de utilizar qualquer estrada no todo ou em parte será previamente ouvida a Administração Geral das Estradas e Turismo.

§ 2.º Se os estudos apresentados não merecerem a aprovação, será concedido ao requerente um prazo suplementar para introdução das modificações indicadas pelo Governo, findo o qual, continuando o projecto a não merecer aprovação, será retirada a autorização concedida no artigo 30.º, perdendo o requerente o depósito a que se refere o artigo 27.º

§ 3.º Se a linha não vier a ser concedida ao requerente, mas sim a qualquer outra entidade, esta pagar-lhe há a importância em que tiverem sido avaliados os estudos aprovados pelo Governo.

Art. 32.º O Governo, satisfeitas as prescrições dos artigos 29.º e 30.º, faz a classificação definitiva da linha ou linhas requeridas e fixa as bases para a sua concessão.

II—Vantagens asseguradas às empresas

Art. 33.º É concedida às empresas de caminhos de ferro já constituídas ou que vierem a constituir-se a importação, livre de direitos alfandegários e consulares e do imposto suplementar da lei n.º 1:368, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração de caminhos de ferro que não puder ser fabricado nos estabelecimentos industriais do País.

§ 1.º Para aquisição de quaisquer materiais a que se refere o presente artigo serão previamente ouvidos os industriais do País e os seus produtos sempre preferidos desde que os preços destes não excedam 10 por cento do custo dos estrangeiros postos em portos nacionais e devidamente despachados.

§ 2.º Para o efeito de isenção de direitos considera-se:

1.º *Material fixo:*

Os elementos de superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos, condutores e apoios metálicos constitutivos da linha de contacto, nos caminhos de ferro electrificados, material das pontes metálicas.

2.º *Material circulante:*

As locomotivas, automotoras, ténedores, carruagens, vagões, guindastes móveis, vapores, os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas do carruagens e de locomotivas.

Art. 34.º São cedidos, sem encargo algum, os terrenos do Estado a ocupar por novas linhas e suas dependências.

Art. 35.º Os contratos de concessão, constituição, transformação ou fusão de empresas, sociedades ou companhias para efeitos de concessão, ou arrendamento de linhas e os contratos ou alvarás ou quaisquer diplomas, ou convenções relativas a concessão, construção e exploração de linhas, são isentos de qualquer contribuição incluindo a do sólo.

§ único. São igualmente isentos dos impostos os dividendos das acções de empresas de caminhos de ferro durante quarenta anos, contados da constituição das empresas.

Art. 36.º São autorizadas as empresas concessionárias de caminhos de ferro, tanto as actualmente existentes como as que de futuro se constituírem, a emitir, mediante prévia autorização do Governo, sob parecer do Con-

selho Superior de Caminhos de Ferro e da Direcção Geral do Comércio e Indústria, obrigações amortizáveis no prazo máximo de quarenta anos, sem sujeição ao limite imposto pelo artigo 196.º do Código Commercial.

Art. 37.º Quando, à data da emissão das obrigações, o prazo que faltar para o termo da concessão fôr inferior a quarenta anos, a realização da emissão fica dependente de prévia autorização especial do Governo, a cargo do qual ficará neste caso a correspondente anuidade depois de finda a concessão.

No caso de ser feita nova concessão, esse encargo passará para o respectivo concessionário.

§ único. As companhias entregarão ao Governo no fim da concessão a parte do produto da emissão não aplicada e as obrigações em carteira relativas a emissões autorizadas nos termos do presente artigo.

Art. 38.º É autorizado o aproveitamento total ou parcial do leito das estradas para o assentamento de linhas concedidas e muito especialmente o de certas pontes, quando as circunstâncias o aconselharem, mediante parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Administração Geral das Estradas e Turismo.

§ 1.º No orçamento da construção deve ser tido em conta este aproveitamento para os efeitos de determinação do capital, nos casos em que se conceda garantia de anuidade.

§ 2.º É obrigatória a adopção das disposições que o Governo julgar necessárias para evitar a poeira, sendo a respectiva despesa repartida em partes iguais entre a empresa e a Administração Geral das Estradas e Turismo, à qual é dado para esse fim um subsídio pela verba prevista no artigo 14.º, n.º 5.º

§ 3.º Além do encargo da conservação e reparação da faixa ocupada a empresa concessionária da linha nada tem de pagar pela ocupação da estrada, obrigando-se em compensação a transportar gratuitamente os materiais necessários para a conservação e reparação, em toda a sua largura, do tróço de estrada utilizado.

Art. 39.º Os multiplicadores das tarifas de novas linhas podem ser aumentados em relação aos que vigoram para as outras linhas durante o período de amortização de capital, fixado no máximo de quarenta anos.

Art. 40.º Os prazos para constituição das empresas, começo e conclusão dos trabalhos de construção e abertura à exploração, fixados nos diplomas de concessão, podem ser prorrogados por motivo justificado sem se modificar a duração da concessão contada da data do respectivo diploma.

Art. 41.º Os futuros contratos de concessão devem conter a cláusula do recurso ao juízo arbitral e os termos da sua constituição e funcionamento.

Art. 42.º Compete às câmaras municipais dos concessões atravessados pelas linhas a aquisição e entrega dos terrenos precisos para as linhas e suas dependências, adquiridos por elas nos termos das leis de expropriação.

§ 1.º Ficam as mesmas câmaras autorizadas a contrair os empréstimos precisos para a aquisição de terrenos, na Caixa Geral de Depósitos, que limitará a 1 por cento a respectiva comissão.

§ 2.º A mesma importância poderá ser adiantada pelo fundo especial e paga pela Câmara num prazo conveniado, não excedente a dez anos, devendo ser a respectiva taxa igual à do desconto do Banco de Portugal diminuída de uma unidade.

Art. 43.º Os juros das obrigações emitidas de futuro por empresas para os fins previstos no presente decreto ficam isentos de qualquer contribuição geral ou municipal durante o prazo de quarenta anos.

Art. 44.º É autorizado o Governo a contribuir para as novas linhas com o material fixo e circulante, dentro dos limites das respectivas possibilidades.

§ único. O material circulante fornecido pelo Estado constitui propriedade do mesmo e é usufruído pela empresa com o encargo da sua conservação e substituição.

Art. 45.º Todas as vantagens previstas no presente diploma são concedidas unicamente a linhas de interesse geral.

III — Concessões com garantia de anuidade

Art. 46.º É autorizado o Governo a garantir, sob parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, às linhas já classificadas, ou que o venham a ser nos termos do presente diploma, e de leito próprio em toda ou em parte da sua extensão:

1.º O complemento da anuidade necessária para juro e amortização do custo da construção, no prazo máximo de cinquenta anos, ao juro fixado no respectivo diploma de concessão até o limite da taxa máxima de juro dos bilhetes do Tesouro no trimestre em que é feita a concessão;

2.º Uma remuneração anual, não superior ao juro anual que vigorar para os bilhetes do Tesouro, ao capital circulante que for atribuído à linha com aprovação do Governo, para ocorrer a despesas de exploração, mediante prévio parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 47.º Um tço do complemento da anuidade, garantido na concessão de linhas, constitui encargo das câmaras municipais dos concelhos por elas servidos, na proporção do produto do número de quilómetros em cada um construídos pela soma das contribuições gerais do Estado no mesmo

§ único. Essa participação de encargos é paga por meio de adicionais às contribuições gerais do Estado e fixados nos termos do artigo 13.º, n.º 5.º

Art. 48.º O custo efectivo da construção com dedução do custo das expropriações realizadas nos termos do artigo 42.º é tomado para base da anuidade prevista no artigo 46.º e tem por limite máximo a cifra global do orçamento do projecto aprovado pelo Governo, compreendendo:

1.º Os juros intercalares à taxa estipulada no artigo 46.º, n.º 1.º, correspondente à duração da construção prevista no contrato de concessão;

2.º A percentagem de 3 por cento do mesmo orçamento para despesas de constituição do capital.

§ 1.º Quando termine o prazo de amortização das obrigações emitidas, a anuidade garantida sofre dedução correspondente à das obrigações amortizadas.

§ 2.º Se for fornecido pelo Estado o material fixo e circulante nos termos do artigo 44.º, o respectivo valor, com exclusão das despesas de transporte até a entrega à empresa, é deduzido do custo da linha previsto no artigo anterior para efeitos de garantia de anuidade.

Art. 49.º A importância das obras e aquisições complementares julgadas necessárias, segundo projectos aprovados pelo Governo, e que devam ser lançados à conta de estabelecimento, adiciona-se ao capital representativo do custo da linha, sendo-lhe extensiva a garantia de anuidade.

Art. 50.º A receita líquida que serve de base ao cálculo do complemento da anuidade garantida é determinada pelo encontro das receitas de exploração (tráfego e fora do tráfego) com as respectivas despesas, devidamente verificadas umas e outras pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A diferença entre a soma da anuidade e do dividendo arbitrados no artigo 46.º e a receita líquida apurada constitui o complemento a adiantar pelo fundo especial.

Art. 51.º Quando haja despesas extraordinárias de conservação ou reparação que pela sua excepcional importância não devam constituir encargos de um só exer-

cício é autorizada a sua divisão pelo número de exercícios que for proposto pelas empresas e aprovado pelo Governo, ou por este indicado.

Art. 52.º Desde que a receita líquida determinada nos termos do artigo 50.º exceder a soma das importâncias previstas no artigo 46.º, metade do excesso é destinada ao reembolso ao fundo especial dos complementos adiantados, e, saldados estes, dos seus juros simples, à taxa de desconto do Banco de Portugal menos uma unidade, que constarem da respectiva conta. A outra metade é aplicada à melhoria das acções.

IV — Condições das concessões

Art. 53.º Os diplomas de concessão estabelecerão para cada caso especial: a importância do depósito definitivo que deve ser efectuado para se tornar efectiva a concessão; as condições em que esse depósito pode ser levantado; as obrigações dos concessionários para com o Estado e correspondentes sanções; a largura da faixa dentro da qual lhes é garantido o direito de opção em relação às linhas paralelas à sua, cuja construção for autorizada; as condições técnicas das linhas e material, e os prazos das construções e da concessão.

§ único. As empresas concessionárias de outras linhas têm a faculdade de substituir o depósito por outra garantia equivalente aceite pelo Governo.

Art. 54.º Assiste ao Governo a faculdade de fazer entrar ou cruzar outras linhas em qualquer caminho de ferro de interesse geral concedido nos termos deste decreto, salvas as restrições previstas no artigo antecedente.

Art. 55.º As linhas e o respectivo material circulante, proporcionado em quantidade às exigências da exploração, serão entregues em bom estado ao Governo, quando findar o prazo da concessão, mediante o pagamento ao concessionário da importância em que for avaliado o material circulante, com excepção do que já for sua propriedade, reservando-se também o direito de adquirir os provimentos existentes.

§ único. Na avaliação do material circulante e provimentos deverá ter-se em conta a possibilidade da sua utilização.

Art. 56.º Nenhuma concessão de caminho de ferro é feita por prazo indefinido, salvas as disposições especiais do artigo 1.º, § 3.º, relativas a caminhos de ferro mineiros.

Art. 57.º A duração das concessões que houverem de ser feitas não poderá exceder noventa anos e será fixada no diploma que a autorizar e figurará nas condições do concurso.

§ único. O prazo das sucessivas concessões a fazer será fixado de modo que todas as concessões terminem na mesma data, que em princípio é fixada pela primeira concessão.

Ao Governo porém será reservado o direito de, em caso de conveniência para o Estado, aumentar ou diminuir o prazo das anteriores concessões mas de forma que se mantenha o princípio de todas terminarem na mesma data.

V — Modo de fazer as concessões

Art. 58.º As concessões de caminhos de ferro de interesse geral, depois de autorizadas por diploma com força de lei, serão sempre feitas pelo Governo mediante concurso público, com as condições prescritas na lei respectiva.

§ único. As linhas incorporadas num grupo já constituído e as de interesse particular, devidamente classificadas, são concedidas sem concurso.

Art. 59.º Quando a concessão tenha sido previamente requerida, será dado conhecimento ao requerente do caderno de encargos que deve servir de base ao con-

carso, ficando-lhe assegurado, quando seja concorrente e a sua proposta tenha sido admitida, o direito de opção relativamente à proposta mais favorável apresentada no concurso.

Art. 60.º Para serem admitidos a licitar deverão os concorrentes fazer um depósito provisorio de 2 1/2 por cento da importância do orçamento aprovado para a linha que fôr objecto do concurso.

§ único. Ao requerente da concessão será levado em conta o depósito a que se refere o artigo 27.º, caso não o tenha levantado, e o valor dos estudos quando à sua custa os haja efectuado.

Art. 61.º A base do concurso deve ser uma única, podendo a licitação versar sobre a taxa da garantia, ou sobre qualquer vantagem ou encargo para o Estado, fixado no decreto que ordenar o concurso.

Art. 62.º Quando o requerente duma concessão não usar do direito de opção assegurado no artigo 59.º o adjudicatário pagar-lhe há a importância dos estudos feitos e aprovados, mediante a entrega dos mesmos.

VI — Transmissão das concessões

Art. 63.º As concessões feitas a indivíduo ou sociedade não podem ser transferidas por qualquer título e forma, no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia autorização do Governo.

Art. 64.º No caso de morte do concessionário podem os seus herdeiros devidamente habilitados requerer a transmissão da concessão.

VII — Resgate das concessões

Art. 65.º Em todos os contratos de concessão de novas linhas deve ser previsto o direito de resgate pelo Estado ao cabo do prazo mínimo de dez anos de exploração de toda a linha.

Art. 66.º O resgate é feito mediante uma anuidade determinada nos termos dos contratos vigentes, acrescida porém em cada ano que faltar para o termo da concessão de metade do aumento da receita líquida em relação à do último ano anterior ao resgate, por forma que a soma das duas quantias atinja pelo menos o juro do capital-acções à taxa do juro dos bilhetes do Tesouro, do ano correspondente à anuidade a liquidar.

§ 1.º Quando haja garantia de anuidade, a anuidade de resgate não pode ser inferior à que representa a garantia pelo contrato de concessão.

§ 2.º Quando não haja garantia de anuidade, o diploma de concessão fixará o limite abaixo do qual não pode descer em caso algum a importância da anuidade a pagar pelo resgate.

Art. 67.º O preço da remissão não compreende o material circulante nem o valor dos materiais de exploração em depósito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

§ único. O valor do material circulante que não seja pertença do Estado será pago à escolha do Governo, em globo no acto do resgate, ou em tantas prestações iguais, adicionadas à anuidade de resgate, quantos os anos que faltarem para atingir o fim da concessão, tendo-se em conta na avaliação a possibilidade da sua utilização.

VIII — Caducidade das concessões

Art. 68.º As concessões caducam nos casos seguintes:

1.º Quando sejam excedidos, sem terem sido prorrogados, os prazos fixados nos diplomas para os estudos, construção e início de exploração das linhas concedidas;

2.º Quando a exploração da linha fôr interrompida e o concessionário não provar que está habilitado para a continuar, recomeçando-a no prazo de dois meses;

3.º Quando, tendo-se já dado uma interrupção nos termos do n.º 2.º, a exploração seja novamente interrompida, sem motivo de força maior que a justifique;

4.º Quando o concessionário não cumprir as condições estipuladas no contrato de concessão;

5.º Quando seja decretada a falência da empresa concessionária com audição da mesma, nos termos do decreto de 9 de Novembro de 1893 e qualquer outra legislação vigente.

Art. 69.º Nos quatro primeiros casos do artigo antecedente, o Governo porá em hasta pública a concessão do caminho de ferro, pelo tempo que restar da sua duração e nas mesmas condições em que esta fôr feita, na parte applicável, e fará avaliar o material circulante e provimentos para que o seu valor sirva de base de licitação.

Serão entregues ao novo concessionário não só as obras executadas pelo anterior como também todo o material fixo e suas dependências, material circulante e provimentos.

§ 1.º Da importância recebida pelo Estado em virtude da adjudicação, é pago ao antigo concessionário o valor do material circulante e provimentos, deduzindo-se as despesas que o Estado tiver feito, cessando assim todos os direitos do referido concessionário.

§ 2.º Quando a linha estiver em exploração o Governo providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa que não seja coberta pela receita por conta do concessionário.

Art. 70.º Quando não houver adjudicatário, depois de duas praças sucessivas, com redução na segunda dum terço da base de licitação adoptada para a primeira, o Governo toma posse provisória das obras e de todos os materiais, continuando a exploração da linha por conta do concessionário na parte já aberta ao trânsito público. Se findo o prazo de deztoito meses o mesmo concessionário se não mostrar habilitado para continuar a construção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito por sua conta, entra o Governo indiatamente na posse definitiva da linha e de todas as suas dependências.

§ 1.º Se a linha estiver em construção, pertencem ao concessionário os materiais em depósito, ferramentas e maquinismos, dos quais poderá dispor livremente se o Estado não convier adquiri-los pelo preço de avaliação, deduzindo-se porém quaisquer dívidas ao mesmo.

§ 2.º Se a linha estiver em exploração, pertencem-lhe os materiais em depósito e o material circulante, que o Governo poderá adquirir, no todo ou em parte, pelo preço da avaliação, se assim o julgar conveniente, deduzindo-se porém quaisquer dívidas ao mesmo.

§ 3.º Se a linha fôr assente sobre o leito duma estrada, o concessionário é obrigado a levantar a via e a repor a estrada em bom estado, respondendo pelas despesas que esses trabalhos ocasionarem, se o Estado não quiser continuar a exploração.

Art. 71.º No caso de caducidade por falência, proceder-se há em harmonia com as proscricções do decreto de 9 de Novembro de 1892 e demais legislação em vigor.

Art. 72.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 17 de Junho de 1927. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Adriano da Costa Macedo —

Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Júlio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.

Divisão Central e de Estudos

Portaria n.º 4:921

Para dar execução ao artigo 10.º e seu § único do decreto n.º 13:601, de 12 de Maio último, determino que os arquivos das secretarias e dos diversos serviços da extinta Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado sejam sujeitos a revisão efectuada por delegados da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da Companhia concessionária; que durante esse período se mantenham sob a sua guarda, facultando a sua consulta às duas referidas entidades, bem como a entrega de quaisquer documentos que temporariamente careçam de ser retirados para exame, contra recibo autenticado pelos respectivos chefes de serviços.

Esta revisão poder-se há efectivar onde mais conveniente fôr para a facilitar, devendo reservar-se para o Estado os originais existentes que sucessivamente lhe irão sendo entregues e facultar-se à Companhia concessionária as cópias do que careça ou a sua extracção quando não existam e devendo completar-se no prazo de um ano a partir da data desta portaria.

Pacos do Governo da República, 23 de Junho de 1927.—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Júlio César de Carvalho Teixeira.*

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias do Oriente

Decreto n.º 13 830

O artigo 5.º do decreto n.º 13:650, de 21 de Maio último, que estabeleceu o prazo para a montagem das instalações de fabrico de açúcar e de álcool no Vale de Umbeluzi, foi redigido contando com que os respectivos edificios viessem a ser construídos principalmente de ferro, e portanto não levando muito tempo a levantar ou armar, porque o seu material iria para isso já preparado da fábrica.

Posteriormente porém viu-se que é mais conveniente construir os mesmos edificios em alvenaria, porque por este modo ficarão mais duradouros, mais higiénicos e com melhor aparência, e principalmente porque assim se dará colocação a muito material local, como pedra e tijolo, e emprego a muitos operários, vantagens muito im-

portantes especialmente na crise que presentemente atravessa a indústria da construção civil no distrito de Lourenço Marques.

Mas, por inconsideração, deixou de ser atendido no artigo 5.º o facto de a construção em alvenaria demorar muito mais tempo do que se fôra armada em ferro.

Por outro lado, não se podendo contar para o próximo ano com cana sacarina para a laboração do estabelecimento fabril durante mais de um, ou quando muito dois meses, pode sem inconveniente ser alterado o artigo 5.º, por forma a atender à maior demora na construção dos edificios em alvenaria.

Disto só advirão vantagens para o Estado, pois de outro modo, sendo impossível levantar em alvenaria os edificios no curto prazo que foi fixado, os concorrentes contariam nas suas propostas com as importâncias a pagar de multa pela demora na conclusão das obras.

Por estes fundamentos, e também porque o Estado não deve impor obrigações fora dos estritos limites da necessidade, e deve procurar sempre reduzir ao mínimo os prejuizos dos particulares;

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 O artigo 5.º do decreto n.º 13:650, de 21 de Maio último, fica substituído pelo preceito seguinte:

Artigo 5.º As instalações para o fabrico do açúcar e do álcool e os respectivos edificios estarão concluídos no prazo máximo de quinze meses a contar da data do contrato, sob pena de multa de 300 libras e 200 libras por dia de demora, respectivamente, quanto à instalação açucareira e à fábrica de destilação.

§ único. A importância das multas será descontada nos primeiros pagamentos a efectuar pelo Estado, posteriormente à sua applicação.

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 e publicar e correr.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

Dado nos Pacos do Governo da República, em 25 de Junho de 1927.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*Adriano da Costa Macedo — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Júlio César de Carvalho Teixeira — João Belo — José Alfredo Mendes de Magalhães — Felisberto Alves Pedrosa.*