

b) Uma percentagem não superior a 5 por cento para o conselho de administração e não superior a 2 por cento para o conselho fiscal;

c) Uma percentagem destinada à amortização do capital, que será representada pelo quociente da divisão do capital realizado a amortizar pelo número de anos que faltarem para terminar a concessão;

d) 25 por cento do restante, depois de cobertos quaisquer *deficits* relativos a anos anteriores e referentes à alínea c), para ser entregue ao Governo como participação de lucros;

e) Uma importância de 7 por cento do capital da Companhia para primeiro dividendo às acções;

f) O restante para ser aplicado em complemento do dividendo ou noutros destinos, conforme a assembleia geral determinar.

2 — O regime da participação do Estado nos lucros da Companhia resultante do número anterior será aplicável em relação aos saldos de gerência a partir do respeitante ao ano social terminado em 31 de Dezembro de 1951, inclusive.

### BASE III

1 — No caso de o Governo desejar que a Companhia explore a estação radiotelegráfica e radiotelefónica de Goa (Estado da Índia), nos termos da parte final do artigo 16.º do contrato de concessão, a Companhia aceitará essa exploração, sem qualquer encargo para o Estado.

2 — Para execução do disposto no número anterior, o Governo cederá gratuitamente à Companhia, ao abrigo do artigo 14.º do contrato de concessão, as actuais instalações de serviço fixo radiotelegráfico e radiotelefónico da estação de Goa, as quais serão devolvidas pela Companhia à medida que forem sendo desafectadas do serviço público. Quaisquer modificações ou ampliações que a Companhia necessite introduzir nessas instalações serão efectuadas de sua conta e ficarão sujeitas às condições gerais estabelecidas no contrato de concessão.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 27 de Agosto de 1956. — O Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Gabinete do Ministro

#### Decreto-Lei n.º 40 744

1. Com a antecipação de cinco anos prevista na cláusula 31.ª do contrato de 22 de Dezembro de 1906, deliberou a Câmara Municipal do Porto efectuar o resgate da concessão do serviço público de transportes colectivos, de que era titular a Companhia Carris de Ferro do Porto, em 22 de Dezembro de 1941.

Em consequência da guerra mundial, sobrevieram, porém, circunstâncias que dificultavam não só a efectivação do resgate, mas, sobretudo, a nova adjudicação do serviço nas melhores condições para o interesse público. Por este motivo, e também porque a Companhia Carris de Ferro do Porto não explorava apenas a rede de linhas de que era concessionária na área do concelho desta cidade, mas estendera essa rede aos concelhos de Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia, onde, por efeito de licenças e concessões conferidas pelas Câmaras Municipais e pelo Estado, utilizava vias sob jurisdição municipal e estradas

nacionais, resolveu o Governo adoptar, de acordo com as principais entidades interessadas, as medidas que tais circunstâncias exigiam. Isto se fez pelo Decreto-Lei n.º 31 677, de 22 de Novembro de 1941, que suspendeu a execução do resgate pelo prazo de dois anos e definiu a orientação que deveria ser adoptada na preparação da solução definitiva que, a seu tempo, haveria de ser posta em execução.

A linha mestra desta orientação levava à criação de um único serviço público, subordinado a um só regime, em toda a zona de influência da cidade do Porto, dentro ou fora dos seus limites (artigo 2.º do diploma citado). E isto porque, conforme se notava no preâmbulo deste decreto, a questão da caducidade da concessão de 1906 e das licenças e concessões respeitantes às linhas exteriores ao concelho do Porto, e bem assim da adjudicação de uma nova concessão, deveria ser estudada num plano de conjunto e em termos de atender a que uma futura revisão dos limites do concelho do Porto, no sentido do seu ajustamento às realidades económicas, demográficas e administrativas, faria naturalmente regressar o problema ao âmbito estritamente municipal.

2. Foi sob esta orientação que se publicou o Decreto-Lei n.º 35 717, em 24 de Junho de 1946, que criou, a título transitório e experimental e afecto à administração municipal, o Serviço de Transportes Colectivos do Porto, como meio de obviar à paralisação da exploração do serviço assegurado pela Companhia Carris de Ferro do Porto, que improrrogavelmente o tinha de abandonar no dia 30 de Junho de 1946, de acordo com o Decreto-Lei n.º 35 199, e também com o objectivo de, mediante tal sistema de gestão, se ficar habilitado a ajuizar das condições reais da exploração do serviço e das vantagens a obter dentro de qualquer das modalidades que usualmente são adoptadas.

Preceituou-se, portanto, no artigo 2.º do mencionado Decreto-Lei n.º 35 717 que, durante um período de tempo que não ultrapassaria o dia 31 de Dezembro de 1949, a Câmara Municipal do Porto explorasse em regime de exclusivo os serviços de transportes colectivos a que a Companhia Carris de Ferro do Porto vinha dando realização dentro e fora desta cidade.

Em face da experiência efectuada e nos termos do artigo 14.º do diploma supracitado, a Câmara Municipal e a Federação dos Municípios do Porto propuseram ao Governo que aquele regime fosse adoptado como definitivo. A proposta mereceu concordância e, em consequência, foi publicado, em 30 de Dezembro de 1950, o Decreto-Lei n.º 38 144, que aditou ao regime anterior o sistema de unidade de exploração do serviço em causa em toda a área da mencionada Federação de Municípios.

3. Sempre dentro da mesma orientação, ao fazer-se a aplicação das disposições deste decreto passou a considerar-se como extensivo a toda a área da Federação dos Municípios do Porto e em benefício do considerado serviço municipalizado o exclusivo que outrora a Companhia Carris apenas detinha dentro do concelho do mesmo nome. Deixaram, assim, pelo que respeita à área da Federação, de ser considerados os pedidos de novas concessões de carreiras formulados por empresas privadas, ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, não foram autorizadas prorrogações daquelas cujos prazos iniciais tinham atingido o seu termo e foi aprovado, nos termos do Decreto-Lei n.º 31 413, de 23 de Julho de 1941, o estabelecimento pelo Serviço de Transportes Collec-

tivos do Porto de carreiras de autocarros com percursos diferentes e mais extensos do que os até então servidos.

4. Tendo impugnado esta orientação algumas das empresas concessionárias afectadas, não se quis insistir nela sem conhecer o parecer da Procuradoria-Geral da República, visto ter-se sustentado que as disposições do Decreto-Lei n.º 38 144, que definem as atribuições e prerrogativas do citado Serviço, repeliem por completo a interpretação que, em resultado da sequência dos vários diplomas mencionados e fiel ao pensamento expresso no Decreto-Lei n.º 31 677, lhes vinha sendo dada.

Não teve o nomeado corpo consultivo qualquer dúvida sobre a procedência do entendimento da Administração — parecer publicado no *Diário do Governo*, 2.ª série, de 25 de Abril de 1953. Não teve igualmente a 1.ª secção do Supremo Tribunal Administrativo dúvida em o sancionar quando chamada a decidir um recurso em que se debatia o problema — Acórdão de 26 de Março de 1954, publicado no *Diário do Governo*, 2.ª série, de 21 de Julho de 1955. Mas já assim não entendeu o tribunal pleno do referido Supremo Tribunal ao julgar o recurso interposto daquele aresto da secção do contencioso administrativo, decidindo que o Serviço de Transportes Colectivos do Porto apenas detém fora deste concelho o exclusivo da exploração da rede de linhas eléctricas que fora montada pela Carris — Acórdão de 6 de Junho de 1955, no citado *Diário do Governo*.

5. Esta divergência de opiniões e de julgados teria justificado que, «a bem do desenvolvimento do serviço a cargo dos Transportes Colectivos do Porto», se procedesse à interpretação autêntica das disposições legais aplicáveis ao caso. A experiência levada a cabo nestes últimos anos aconselha, porém, a que, de acordo com o artigo 17.º do decreto-lei em referência, se faça a revisão do regime de exploração do referido serviço.

Verifica-se, efectivamente, que este, por virtude dos pesados encargos decorrentes do resgate da concessão da Carris, da necessidade de renovar o seu material fixo e circulante, de ampliar e melhorar o serviço, não se encontra em condições de por si só fazer face às crescentes exigências de transportes colectivos em toda a área da Federação dos Municípios do Porto.

6. Por outro lado, julga-se procedente a consideração de que, estando o Serviço de Transportes Colectivos do Porto essencialmente afecto aos transportes urbanos, não se justifica que actue em regiões não urbanizadas e, portanto, no domínio dos transportes interurbanos. Têm-se, assim, em conta os serviços prestados pelas empresas concessionárias de carreiras interurbanas situadas dentro da área da Federação dos Municípios, cujos interesses são agora respeitados tal como se achavam constituídos à data da municipalização do serviço de transportes colectivos no Porto e na área suburbana. Aceita-se também a possibilidade de as mesmas empresas ampliarem de futuro as suas explorações, embora com certa subordinação à posição do serviço municipalizado e em coordenação com ele.

7. Mas a preocupação de que este não invada zonas não urbanizadas não pode ser absoluta, pois de outro modo não se tomariam em consideração o enorme progresso urbanístico de certas áreas periféricas do Porto nem as íntimas relações que existem entre os concelhos federados a esta cidade.

É manifesto que o grande desenvolvimento que nos últimos anos tiveram certas regiões circundantes do

Porto, e que brevemente mais se acentuará com a construção da ponte da Arrábida, tem originado e faz prever o constante aparecimento de novas correntes de tráfego. Dadas as suas características de tráfego urbano e interessando à zona de influência do Porto, pensa-se não ser aconselhável o afastamento da orientação concebida no Decreto-Lei n.º 31 677, que preconizava fosse o referido tráfego confiado à entidade que sucedesse à Carris.

Contudo, a solução adoptada altera a prática até agora seguida, por admitir regimes distintos para o estabelecimento e exploração de novas carreiras dentro e fora do Porto. Dentro deste concelho mantém-se o exclusivo desde sempre existente; fora dele não só se não estabelece qualquer exclusivo, como ainda se limita a área de actuação dos transportes municipalizados.

Assim, a zona em que estes passam a poder actuar para além do Porto fica, a norte do Douro, circunscrita a uma área circular que, com centro na Praça de D. Pedro IV, atinge Valongo, a sede do concelho federado mais distante; a sul do rio, não se vai além de uma área que, igualmente delimitada por um arco de círculo com o mesmo centro, abrange como localidades mais distantes, entre outras, Madalena, Valadares e Avintes. O raio do primeiro arco é de cerca de dez quilómetros e o do segundo de seis, enquanto que o da Federação, tanto a norte como a sul do Douro, é de quinze quilómetros. Há assim uma grande redução da área que antes se considerava reservada à actividade do serviço de transportes colectivos.

8. Na delimitação da nova área procurou-se não exceder senão na medida do necessário e razoável, de modo a atender as realidades de tráfego urbano já existentes ou que se prevê surjam em curto prazo, os pontos de máxima penetração das linhas outrora exploradas pela Carris e que a bem dizer demarcam a zona de influência da cidade do Porto de que fala o Decreto-Lei n.º 31 677.

Na verdade, as linhas da Carris já penetravam profundamente na área dos concelhos vizinhos do Porto, sendo seus pontos extremos, ao norte do Douro, Leça, Ponte da Pedra, Ermesinde, Venda Nova, S. Pedro da Cova e Souto, e, ao sul, Coimbrões e Santo Ovídio.

9. Fora do concelho do Porto, e na área acima descrita, o Serviço de Transportes Colectivos passa a ter apenas a prioridade no estabelecimento de novas carreiras em vez de lhe ser reconhecido o exclusivo da sua exploração como até aqui. Todavia, esta prioridade só será admitida em relação a carreiras destinadas a ligar directamente a cidade com localidades dos concelhos federados e inversamente e não para carreiras que, sem passarem pelo Porto, somente têm a finalidade de estabelecer ligação entre esses concelhos, as quais continuarão em tudo sujeitas ao regime do Regulamento de Transportes em Automóveis.

10. Ficaria, contudo, incompleta a revisão a que por este diploma se procede, se limitada apenas aos transportes efectuados em veículos automóveis.

O carro eléctrico mantém ainda em grande número de cidades do continente europeu o papel de transportador primordial das grandes massas de público nas horas de concentração do tráfego, mesmo em certas capitais servidas por metropolitano. Cidades altamente progressivas como, entre muitas outras, Bruxelas, Roterdão, Hamburgo, Hanover, Estocolmo, Helsínquia, Zurique, Milão e Turim ampliam e modernizam as suas redes de tracção eléctrica.

Por isso e principalmente pela circunstância de nela não ser utilizada, como no sistema de tracção automó-

vel, combustível importado e sim energia em que o País cada ano se torna mais rico, não deverá impedir-se que o Serviço de Transportes Colectivos amplie a sua actual rede de carris assentes em vias exteriores ao concelho do Porto.

Todavia, em vista das dificuldades que de um modo geral os carros eléctricos trazem para o trânsito e enquanto não se dispuser de estudos mais detalhados, crê-se não se dever ir mais além do prolongamento das linhas actuais quando absolutamente indispensável e desde que não prejudique a circulação dos outros veículos.

Mas a situação é diferente no que respeita ao carro eléctrico que não utiliza carris, o chamado *trolley-carro*. Este, além de não ser elemento perturbador do trânsito, constitui por vezes a solução ideal para o problema dos transportes colectivos urbanos. É o que sucede precisamente com o caso das ligações entre Porto e Gaia, em que é necessidade imperiosa e imediata a substituição das linhas de carris por linhas de *trolley-carros*, dados os graves inconvenientes que para a conservação da Ponte de D. Luís tem representado o assentamento de carris no seu tabuleiro superior.

Por estas razões, autoriza-se o Serviço de Transportes Colectivos do Porto a estabelecer carreiras de *trolley-carros* não só em substituição das actuais linhas de carros eléctricos, mas também para criação de novas circulações.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.<sup>a</sup> parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O Serviço de Transportes Colectivos do Porto, para o efeito do disposto no artigo 111.º do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, salvo o caso de haver requerente que seja ainda detentor da concessão da carreira solicitada, tem preferência na concessão de carreiras destinadas a estabelecer li-

gação directa entre a cidade do Porto e qualquer localidade situada na área que, a norte do Douro, é limitada por um arco de circunferência descrito com centro na Praça de D. Pedro IV, por forma a abranger a vila de Valongo e, a sul do rio, por outro arco de circunferência que, com o centro indicado, compreenda a localidade de Valadares.

§ 1.º As concessões dadas nos termos deste artigo ao mencionado Serviço serão válidas enquanto o mesmo subsistir.

§ 2.º No caso de o Serviço de Transportes Colectivos do Porto não dar início à carreira concedida dentro do prazo a fixar nos termos do artigo 102.º e seu parágrafo único do Regulamento de Transportes em Automóveis, não será considerado novo pedido deste serviço para a concessão da mesma carreira antes de decorridos seis meses sobre o termo daquele prazo, devendo prosseguir a apreciação dos pedidos que houver pendentes e admitir-se a apresentação de novos pedidos.

Art. 2.º Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 31 413, de 23 de Julho de 1941, o Serviço de Transportes Colectivos do Porto fica autorizado, para os fins e na área previstos no artigo anterior, a:

1.º Estabelecer carreiras de *trolley-carros*;

2.º Prolongar as actuais linhas de carris, sempre que esse prolongamento seja indispensável e não cause embaraço ao trânsito.

§ único. O Governo poderá mandar levantar as linhas de carris, actuais ou futuras, sempre que verificar que a sua existência é embaraçosa para o trânsito.

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

Paços do Governo da República, 27 de Agosto de 1956. — ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.