

cusarem a aceitar ou a exercer qualquer dos cargos a que se refere o artigo 18.º perderão o direito ao subsídio de que tratam os artigos 3.º e 14.º, pelo espaço de um ano, contado da data em que deveriam tomar posse do mesmo cargo, sem prejuízo do pagamento estipulado nos artigos 6.º, 7.º, 8.º e 9.º

§ único. As penalidades serão impostas pela comissão administrativa, com recurso para a assemblea geral.

Art. 32.º O sócio eliminado não terá direito a reaver as importâncias pagas à Lutuosa.

Art. 33.º Não tem o direito ao subsídio quem fôr judicialmente convencido de ter sido o autor ou o cúmplice da morte do subscritor.

Art. 34.º Igualmente perde o direito ao subsídio o sócio que se suicidar.

Art. 35.º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Paços do Governo da República, em 7 de Janeiro de 1928.— O Ministro do Interior, *José Vicente de Freitas*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

2.ª Repartição

Decreto n.º 14:864

Sob proposta do Ministro das Finanças, com fundamento no § único do artigo 3.º do decreto n.º 5:519, de

Mapa a que se refere o decreto n.º 14:864, de 11 de Janeiro de 1928, e que dêle faz parte integrante

Capítulo	Artigo	Rubricas	Verbas orçamentais	Importância de reforço	Verbas a inscrever
5.º	27.º	Junta Autónoma do Pôrto de Vila Real de Santo António	400.000\$00	50.000\$00	—\$
5.º	27.º	Junta Autónoma de Viana do Castelo	80.000\$00	170.000\$00	—\$
5.º	27.º	Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro	—\$	—\$	150.000\$00
5.º	27.º	Junta Autónoma das Obras do Pôrto e Barra de Setúbal e Rio Sado	—\$	—\$	700.000\$00
5.º	27.º	Junta Autónoma do Pôrto e Barra da Figueira da Foz	—\$	—\$	80.000\$00
5.º	27.º	Junta Autónoma do Pôrto Comercial de Lagos	—\$	—\$	90.000\$00
5.º	27.º	Junta Autónoma do Pôrto Artificial de Ponta Delgada	—\$	—\$	500.000\$00
				220.000\$00	1:520.000\$00
					1:740.000\$00

Ministério das Finanças, 11 de Janeiro de 1928.— O Ministro das Finanças, *João José Sinel de Cordes*.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Decreto n.º 14:865

Considerando que a Câmara Municipal de Tomar, autorizada pelas leis n.ºs 76, 825 e 1:658, respectivamente de 16 de Julho de 1913, de 8 de Julho de 1915 e de 13 de Setembro de 1924, a construir a linha de Lamasrosa a Tomar por meio de um empréstimo de 6.000.000\$, contratou o mesmo com a Caixa Geral de Depósitos, com a garantia de juros até 9 por cento para sua emissão, e amortização em vinte anos, e autorizada simultaneamente a celebrar com a Companhia dos Caminhos de

8 de Maio de 1919, e para execução do disposto no artigo 4.º do decreto n.º 13:872, de 1 de Julho de 1927;

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, e tendo ouvido o Conselho de Ministros:

Hei por bem decretar o seguinte:

É aberto no Ministério das Finanças e a seu favor um crédito especial da quantia de 1:740.000\$, sendo a quantia de 220.000\$ destinada a reforçar as verbas indicadas no mapa anexo ao presente decreto e que dêle faz parte integrante, e a de 1:520.000\$ a inscrever em novas rubricas, conforme o mesmo mapa, do orçamento dêste Ministério decretado para o ano económico de 1927-1928, devendo adicionar-se ou inscrever-se no orçamento das receitas dêste Ministério iguais quantias sob as correspondentes epígrafes.

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de Dezembro de 1894, e examinado e visado pelo Conselho Superior de Finanças, nos da alínea a) do artigo 10.º do decreto n.º 5:525, de 8 de Maio de 1919.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 11 de Janeiro de 1928.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *José Vicente de Freitas* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Agnelo Portela* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa* — *Artur Ivens Ferraz* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Feltsberto Alves Pedrosa*.

Ferro Portugueses contrato para a construção e exploração dêste ramal celebrou de facto êsse contrato, que não foi no entanto submetido à aprovação do Governo;

Considerando que a Câmara Municipal de Tomar vê esgotado o referido empréstimo na construção da referida linha férrea, tendo unicamente pago 24.000\$ por conta da primeira anuidade, empréstimo cujo encargo de 600.000\$ excede em cerca de 200.000\$ a totalidade dos seus rendimentos próprios e carece do recursos para conclusão das obras, computadas em mais cerca de 2:500.000\$;

Considerando que, constatada a impossibilidade de a referida Câmara Municipal suportar as responsabilidades que derivam das citadas leis, ao Governo compete promulgar as providências excepcionais necessárias para solucionar o assunto, em harmonia com o interesse público, que exige se complete a linha férrea sem delongas para

servir aquela próspera região e valorizar a importante soma já despendida;

Considerando que o prosseguimento dos trabalhos, segundo as normas expressas na legislação actual, sobre linhas cuja construção é financiada pelo Fundo especial de caminhos de ferro, demandaria uma interrupção nos trabalhos para organização dos processos de concurso, o que se não compadece com a urgência do seu prosseguimento;

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

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

Artigo 1.º É o Governo autorizado a satisfazer pelas disponibilidades do Fundo especial de caminhos de ferro os juros e amortizações, encargos do empréstimo na importância de 6:000.0000 contraído pela Câmara Municipal de Tomar, na Caixa Geral de Depósitos, para construção do ramal Lamarosa-Tomar, bem como a solver pelo mesmo Fundo todas as despesas feitas com a construção do referido ramal e ainda não satisfeitas pela Câmara, passando, desde a data do presente decreto, aquele a ser considerado como uma linha complementar construída por conta do Estado.

Art. 2.º A construção do referido ramal será continuada nas condições em que o tem sido até agora, mas financiada pelo Fundo especial de caminhos de ferro, nos termos do n.º 1.º do artigo 14.º do decreto com força de lei n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927.

Art. 3.º Para custear os encargos de que trata o presente decreto é inscrito no capítulo 2.º, artigo 5.º, do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro, sob a rubrica «Ramal de Lamarosa a Tomar», a quantia de 3:158.210\$87.

§ único. Esta importância será abatida pela forma abaixo indicada, nas seguintes dotações do mesmo capítulo e artigo:

Linha de Estremoz a Castelo de	
Vide	740.000\$00
Linha do Guadiana.	200.000\$00
Linha da Régua a Lamego	680.000\$00
Linha do Vale do Sabor	900.000\$00
Linha do Barreiro a Cacilhas	36.000\$00
Officinas do Barreiro	135.000\$00
Ampliações e alargamentos, etc.	467.210\$87
	<hr/>
	3:158.210\$87

Art. 4.º A exploração do ramal Lamarosa-Tomar, nos termos do contrato celebrado com a Câmara Municipal de Tomar, será feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando a cargo da mesma Câmara os encargos previstos no contrato, em tudo que se refere a expropriações e pagamento do *deficit*, quando o haja, nos termos do respectivo contrato.

Art. 5.º O financiamento total, efectuado pelo Fundo especial, para a construção do ramal Lamarosa-Tomar, é feito a título de empréstimo e deverá ser amortizado pelos lucros da exploração, que nos termos do referido contrato cabiam à Câmara Municipal de Tomar.

§ 1.º Na parte respeitante a expropriações, a Câmara Municipal de Tomar entregará ao Fundo especial de caminhos de ferro a importância total das expropriações a que nos termos do artigo 4.º do decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, a mesma Câmara é obrigada, devendo esse pagamento efectuar-se em vinte prestações anuais e iguais até o dia 30 de Junho de cada ano, sendo a primeira prestação paga no corrente ano económico.

§ 2.º Na hipótese de haver *deficit*, o Fundo especial enviará a respectiva conta à Câmara Municipal de Tomar para esta satisfazer a sua importância.

Art. 6.º A fiscalização técnica e administrativa das obras do novo ramal, que por virtude do contrato celebrado entre a Câmara Municipal de Tomar e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 19 de Agosto de 1925 era feita por aquela, passa a ser exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, segundo as normas estabelecidas no decreto n.º 14:273.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

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

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

Decreto n.º 14:866

Considerando a superior importância que para a economia do País tem o aproveitamento dos jazigos carboníferos assegurado pela facilidade de transporte;

Considerando que o artigo 5.º, n.º 2.º, do decreto n.º 13:829 determina que se dê preferência às linhas cuja construção seja elemento de desenvolvimento para a exploração das minas de carvão;

Considerando que se acha nesse caso uma linha férrea de 1 metro de largura do Entroncamento a Rio Maior com um pequeno ramal que vá ligar-se na Mendiga ao couto mineiro do Lena;

Considerando que essa linha foi proposta e submetida a inquérito em 1904 pela comissão encarregada de propor o plano da rede complementar entre o Mondego e o Tejo, sem que nenhuma reclamação surgisse quer no inquérito quer nos pareceres das estações consultivas competentes, tendo sido apenas adiada a sua classificação, como a de outras linhas igualmente propostas;

Considerando que em iguais condições se achava a linha de Tomar à Nazaré e ramal para Leiria, que foi afinal classificada por decreto de 24 de Agosto de 1912 sem inútil repetição do inquérito;

Considerando a manifesta conveniência de assegurar a unidade de exploração pelo agrupamento das linhas de 1 metro construídas ou a construir na zona entre as linhas de via larga de norte, oeste e transversal de Rio Maior, nas quais avultará o tráfego dos carvões;

Considerando que se acha em exploração e aberta ao tráfego geral a linha mineira da Martingança à Batalha e em construção adiantada o seu prolongamento da Batalha por Porto de Mós à Mendiga, estando pois naturalmente indicada essa linha para núcleo do referido grupo;

Em conformidade com os pareceres de 21 de Outubro de 1926 e 21 do corrente do Conselho Superior de 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:

Artigo 1.º É declarado de interesse geral e adicionado ao plano decretado por decreto de 19 de Agosto de 1907