

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

### Decreto-Lei n.º 38:246

1. O grande valor que os caminhos de ferro têm para a economia nacional impõe que o Estado vele por que a sua exploração corresponda cada vez melhor às necessidades públicas. Por seu lado, os transportes automóveis, pelos interesses que prosseguem, pelas inúmeras exigências que satisfazem e ainda por constituírem um importante meio de fomento, são também credores da maior atenção. É, todavia, indispensável evitar que o desenvolvimento de uns se faça em prejuízo dos outros, estabelecendo o equilíbrio dos interesses em jogo, que deve ser regulado de harmonia com o interesse nacional.

A concorrência, quando levada a cabo dentro de limites razoáveis, é um instrumento de progresso. Importa, no entanto, que não exceda tais limites, para além dos quais deixa de ser construtiva para se transformar em factor de desperdício.

Os caminhos de ferro e os transportes automóveis possuem características e vantagens próprias. Os caminhos de ferro asseguram, como nenhum outro meio, o transporte de grandes massas de passageiros e mercadorias e respondem a certas exigências da defesa e da economia da Nação. O automóvel tem grande maleabilidade, maior aproximação dos lugares próprios e penetra facilmente nos centros populacionais.

De tais características e vantagens cumpre tirar o máximo proveito. Para tanto, é necessário que um se estenda aonde o outro não puder chegar, que entre si se concentrem e completem, que estabeleçam em conjunto a rede de comunicações terrestres de que a economia nacional carece. É necessário, em suma, coordenar as suas actividades.

Por sua vez, dentro de cada um dos dois sistemas de transporte, é preciso coordenar e fortalecer as entidades em campo, não só para facilitar ligações e acordos entre ambos, mas também como meio de resolver dificuldades que afectam internamente os dois sectores.

Não podem imputar-se unicamente aos transportes automóveis as dificuldades com que se debatem os caminhos de ferro. Tais dificuldades — que consistem principalmente na impossibilidade de conseguir um aumento de receita correspondente ao aumento de despesas com o pessoal e ao encarecimento dos materiais e combustíveis — são também devidas a causas inerentes ao próprio transporte ferroviário.

Além da coordenação com o transporte automóvel, importa, pois, fortalecer as empresas ferroviárias, concentrando numa única todas as existentes, o que permitirá reduzir os serviços que em cada uma se repetem, uma utilização mais rendosa do material circulante e uma melhor ligação entre todas as linhas.

Por outro lado, é imprescindível que os transportes ferroviários se aperfeiçoem de forma a corresponderem técnica e comercialmente às necessidades públicas. Para o efeito; será, porém, necessário mobilizar capitais tão avultados que é de prever que a empresa centralizadora de toda a exploração os não possa conseguir pelos seus próprios meios. Por isso é razoável que o Governo possa auxiliar o empreendimento na medida e pela forma convenientes, facilitando a obtenção desses capitais ou tornando comportável o correspondente encargo.

Foi em consideração destas e de outras razões referidas no respectivo preâmbulo que o Governo em 1945 apresentou à Assembleia Nacional uma proposta de lei de coordenação dos transportes terrestres.

Desta proposta, sobre a qual a Câmara Corporativa emitiu um notável parecer, resultou, após longo debate

na Assembleia Nacional, a Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, já regulamentada pelo Decreto n.º 37:272, de 31 de Dezembro de 1948 (Regulamento de Transportes em Automóveis), na parte relativa aos transportes por estrada.

Por motivos que adiante se referem, só agora é possível dar-lhe cumprimento no que respeita aos caminhos de ferro.

2. O objectivo fundamental deste diploma, conforme consta do seu artigo 1.º, é habilitar o Ministro das Comunicações a contratar com a C. P. a substituição das actuais concessões de caminho de ferro por uma concessão única que abranja as linhas do Estado. Trata-se de uma solução jurídica que há-de ser acompanhada e seguida de soluções económico-financeiras e que deve, por isso, ter virtualidades para as permitir.

Foi necessário analisar, a par das questões de carácter jurídico levantadas pela regulamentação da lei, a situação económica e financeira da empresa, pois são do domínio público — e o Governo tem delas um completo conhecimento — as enormes dificuldades desta natureza que C. P. atravessa.

A concessão única, se a solução jurídica não tornasse possíveis ou não fosse acompanhada por medidas de ordem económica e financeira, não modificaria a situação: a C. P. continuaria a experimentar as mesmas dificuldades e em breve soçobraría, incapaz de as vencer sem auxílio do Governo.

Muito embora as medidas tomadas constem de outros diplomas publicados nesta data, julga-se conveniente aproveitar este relatório para dar uma visão de conjunto do problema e das soluções adoptadas nos aspectos jurídico, económico e financeiro, a fim de se apreender todo o alcance do presente decreto-lei.

#### I. — Regime jurídico da concessão

3. Das bases da Lei n.º 2:008 têm especial relevância nos transportes ferroviários as I e II, que se lhes referem nos seguintes termos:

##### BASE I

O Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única, que abrangerá as linhas do Estado.

Esta concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais, por acordo entre elas. O Governo promoverá este acordo e deve, em qualquer caso, tomar as medidas necessárias à satisfação do objectivo previsto na alínea anterior.

Na fusão das empresas e no contrato de concessão única serão sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado, quer resultem da sua posição nas empresas, quer das concessões existentes.

##### BASE II

A nova empresa incumbem realizar, além da exploração de toda a rede, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rede, conforme plano por ela proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros.

O plano deve prever tudo o que respeita à economia dos transportes ferroviários e, em especial, a electrificação das linhas, na medida em que for julgada conveniente.

Para executar este plano, pode o Governo facilitar à empresa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que actualmente onerem o exercício da indústria ferroviária.

Referidas, embora muito sucintamente, as razões que levaram à fixação da doutrina nelas consagrada, importa esclarecer a forma como o Governo, ao decretar as bases da concessão única, as aplicou.

A base I da Lei n.º 2:008 estabelece que a concessão deve ser feita à empresa que resultar da fusão das actuais.

A C. P. é hoje detentora de todas as concessões de linhas férreas e das linhas do Estado: ou porque lhe tenham sido feitas directamente — caso das linhas do Norte e Leste, Sintra-Torres, Torres-Figueira, Vendas Novas, Beira Baixa e Cais do Sodré-Cascais; ou por ter adquirido, com autorização do Governo, os alvarás de concessão e o material motor e circulante a outras empresas — caso da Beira Alta, Vale do Vouga, Companhia Nacional e Norte de Portugal; ou por lhe terem sido arrendadas — caso das linhas do Minho e Douro, do Sul e Sueste, da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda e Duas Igrejas, da Régua a Vila Franca das Naves (em construção) e do Vale do Tâmega — e ter feito a rescisão do trespasse da exploração das quatro últimas.

Com estas operações a C. P. tornou-se concessionária ou titular da exploração de todas as linhas e colocou-se, assim, na situação exigida pela base I da Lei n.º 2:008 para ser concessionária única do serviço público de transportes ferroviários.

Há, no entanto, uma excepção: a da linha do Cais do Sodré a Cascais. Esta linha foi concedida pelo Estado à C. P. por alvará de 1887, mas esta empresa arrendou ou subconcedeu a sua exploração, em 1918, à Sociedade Estoril por um prazo de cinquenta anos.

Reconhece o Governo que a letra e ainda mais especialmente o espírito da Lei n.º 2:008 impõem a integração da exploração desta linha na da empresa que realizar a da restante rede, pelo que convidou a C. P. a acordar com a Sociedade Estoril a rescisão do trespasse da respectiva exploração. Contudo, as negociações realizadas para o efeito não conseguiram harmonizar os pontos de vista divergentes das duas partes.

É certo que se poderia ter enveredado pelo caminho do resgate. O Governo entendeu não o dever fazer desde já.

Em face desta situação, duas soluções eram ainda possíveis: aguardar melhor oportunidade para a efectivação da concessão única, ou, tendo em atenção os benefícios que é de esperar dela advenham, efectua-la desde já, embora incompletamente, deixando para melhor oportunidade a integração da exploração da linha do Cais do Sodré a Cascais na C. P.

Foi esta última solução que, em virtude do exposto, o Governo preferiu adoptar e é esta a razão da inclusão da segunda parte da alínea 3) do n.º 1 da base III.

4. A extensão da nova concessão é definida na base I: na alínea a), quanto às linhas existentes, e na alínea b), quanto às que de futuro se construírem e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

Embora a lei seja omissa quanto às futuras linhas, entendeu-se que, se a maior eficiência económica dos transportes ferroviários aconselha hoje a redução à unidade da exploração das existentes, o mesmo critério, até no prolongamento do espírito da lei, deve ser seguido quanto às que se vierem a construir e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

5. Determina ainda a base I da Lei n.º 2:008 que no contrato de concessão única sejam sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado, quer resultem da sua posição nas empresas, quer das concessões existentes.

A posição do Estado nas empresas, a interpretar-se esta fórmula como significando a posição do Estado no seu capital, em nada é afectada pelo contrato.

Os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado podem ser levados em conta e assegurados, entre outras, de duas maneiras extremas, mas típicas: ou por uma representação dos valores do Estado no capital da Companhia, na mesma proporção em que se encontram os valores desta em relação ao seu passivo — capital accionista, capital obrigacionista e outras dívidas —; ou por uma participação nos lucros.

Ambas as soluções, bem como outras intermédias ou mistas, foram estudadas. Optou-se pela última — a de participação nos lucros —, que, além de defender devidamente os interesses do Estado, evita o inconveniente que, na primeira, proviria do reforço da sua posição no passivo da nova concessão.

Com efeito, se fosse representado por acções, isso equivaleria, dada a posição que o Estado já tem na Companhia, ao seu completo domínio. Era uma espécie de nacionalização, pelo menos de facto, da empresa. Seria uma solução contrária ao espírito da Lei n.º 2:008.

Se se representasse por obrigações, aumentar-se-ia o passivo da empresa em tal medida que dificilmente ela obteria os capitais de que carece para a obra de transformação e reapetrechamento a que se obriga pelo contrato.

O que há de essencial na solução adoptada é que os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado são assegurados não por intermédio duma participação no capital da Companhia diferente da que já tem, mas por uma participação nos lucros.

É esta solução que a base XVII consagra. Satisfeitos todos os encargos, o saldo restante, isto é, o rendimento líquido da exploração a atribuir como dividendo, será distribuído entre o Estado e os accionistas nas seguintes condições:

Quando o saldo for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será distribuído pelos accionistas;

Quando o saldo for superior a 5 por cento do capital accionista e permita, portanto, um dividendo superior, o remanescente é distribuído, segundo uma certa regra, entre o Estado e os accionistas. Fixa-se, no entanto, o dividendo máximo de 10 por cento; o excesso do saldo, a partir deste momento e qualquer que seja o seu valor, reverterá para o Estado.

Asseguram-se, assim, os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado e, de alguma maneira, prevê-se o imprevisível, acompanhando-se constantemente o movimento da empresa. E, por outro lado, mantém-se o estímulo para o capital ser interessado na boa administração.

Pensou-se também na fórmula de fazer participar o Estado nos lucros, sempre que estes existissem, mas o facto de se tratar de um capital accionista muito limitado, do qual o Estado é possuidor de cerca de 45 por cento, e, sobretudo, de os accionistas só terem recebido dividendo nos últimos quarenta anos quatro vezes, parece justificar devidamente a solução adoptada.

6. A base II da Lei n.º 2:008 estabelece, por um lado, a obrigação de a concessionária realizar, além da exploração de toda a rede, a sua transformação e reapetrechamento, conforme plano aprovado em Conselho de Ministros, e confere ao Governo, por outro lado, a faculdade de facilitar à empresa, para execução daquele plano, a obtenção dos necessários meios financeiros e de atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária.

As obrigações que, nos termos desta base da lei, incumbem à concessionária estão reproduzidas nas bases III e IV. O Governo decidiu, porém, estendê-las às linhas ou ramais de interesse público considerados na alínea b) da base I, uma vez que ficam integrados na nova concessão.

Quanto à faculdade de facilitar à empresa, para a execução dos planos, a obtenção dos necessários meios financeiros, entendeu-se dever considerar duas situações, segundo essa execução se fizer conforme o escalonamento neles previsto ou dentro de prazo imposto pelo Governo (base V).

No primeiro caso o Governo poderá facilitar a obtenção dos meios, isto é, não se obriga; no segundo, e havendo necessidade disso, por se verificar que a Companhia não dispõe deles nem pode por si só consegui-los, o Governo, ao contrário, obriga-se, pelo modo que julgar mais adequado, não só a facilitá-los, mas ainda a suportar o agravamento que da execução dos planos resultar para a economia geral da empresa, se, enquanto e na medida em que a Companhia o não puder fazer. Em qualquer destes casos os respectivos financiamentos serão a todo o tempo reembolsáveis.

No que respeita à faculdade de atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária, quando da execução dos planos não resulte o equilíbrio económico da empresa, entendeu-se adoptar a dupla modalidade de os reduzir ou de conceder subsídios não reembolsáveis dentro dos limites de tais encargos.

Quer dizer: em vez de diminuir os encargos que oneram a indústria ferroviária, poderá o Governo mantê-los e continuar a alimentar com eles um fundo especial, com as receitas do qual pode garantir as emissões de obrigações necessárias para a transformação e reapetrechamento da rede actual e para a construção das linhas complementares e ainda prestar os auxílios que as circunstâncias mostrem indispensáveis. Não atenua directamente os encargos, mas compensa a Companhia, através do fundo, quando verifique que eles são incomportáveis.

Não prevê a lei, e, portanto, não habilita o Governo a resolvê-lo, o problema do desequilíbrio económico da concessionária verificado com carácter de permanência, independentemente da execução de quaisquer planos. Para preencher esta lacuna se inseriu no n.º 1 da base VI uma disposição que permite ao Governo, nestas circunstâncias e na hipótese de a Companhia mostrar não poder conseguir o equilíbrio económico, reduzir os encargos ou conceder subsídios.

Sendo a asfixia da tesouraria um grave elemento de perturbação na administração duma empresa, pretende-se, com a doutrina do n.º 2 da base VI, dar-lhe, neste aspecto, um razoável desafogo.

7. Esclarecida a forma como o Governo, ao estabelecer as bases da nova concessão, deu execução à Lei n.º 2:008, justifica-se seguidamente a doutrina daquelas que se reputam de maior importância. As restantes, ou porque constituem doutrina em vigor nas concessões existentes, ou pela sua própria natureza, não carecem de qualquer explicação ou justificação, que alongariam desnecessariamente este relatório.

A questão do prazo da concessão (base II) é de solução bastante arbitrária. Abstraiu-se dos vários critérios em que muito se tem falado — termo da concessão da C. P., que acaba mais tarde, termo da amortização das obrigações de 1947, etc. —, para só considerar aquele à luz do qual se supõe dever resolver-se a questão.

A transformação e o reapetrechamento da rede exigem o investimento de capitais avultados, que hão-de representar-se em muito maior cifra por obrigações do

que por acções, cuja amortização deve naturalmente estar efectuada no termo da concessão: esta deve ser dada, pois, por um prazo tal que a referida amortização não constitua encargo incomportável. Ora, é sabido que a partir dum limite mínimo de anos — quarenta — é relativamente pequena a diminuição da anuidade. O prazo da concessão não poderia, portanto, ser inferior a este limite; mas, atendendo a que as obrigações não terão todas a mesma data de emissão e à conveniência de deixar um período de desafogo financeiro à Companhia, o Governo resolveu fixá-lo em cinquenta anos.

8. A base X estabelece que o material circulante e outro, com excepção do mobiliário, necessário ao serviço, embora não caiba sob as rubricas de material circulante ou material fixo, deixa de ser propriedade privada da Companhia, para ficar no regime actualmente aplicável ao material fixo, passando, como este, a fazer parte do domínio público.

As razões que justificaram o regime actual parece não valerem em face da economia do contrato de concessão única.

Podia argumentar-se em contrário afirmando que o regime vigente favorece mais do que o adoptado as possibilidades de recurso ao crédito por parte da Companhia. Mas, além de que estas possibilidades são mais hipotéticas do que reais, dada a circunstância de que a execução sobre o material circulante só pode fazer-se no termo da concessão, a base V e o artigo 2.º do presente decreto-lei eliminam esta dificuldade.

Dir-se-á ainda que, deste modo, fica o Governo, no termo da concessão, impossibilitado de tornar efectiva a obrigação imposta à Companhia na base XIV. Mas, por um lado, isto não é rigorosamente exacto, dada a constituição e o destino do fundo de renovação (bases XVI e XVIII, n.º 1), e, por outro, as bases XIII e XIV obviam à dificuldade, ao darem ao Governo o direito de, durante a concessão, obrigar a Companhia a manter todo o material em bom estado de serviço.

Não se pense também que com o regime prescrito desaparece a maneira de reembolsar o capital accionista, porque a isso obsta a base XVIII, n.º 2, ao converter uma simples possibilidade numa certeza: o valor nominal das acções passa a ser sempre reembolsado, enquanto actualmente podia sê-lo ou não. Com efeito, até agora era possível não dar nada, dar menos ou dar mais ao capital-acções; para o futuro dar-se-á sempre o valor nominal das acções.

9. As bases XII, XIII e XIV obrigam a Companhia a estar dotada do material necessário a uma boa exploração e a mantê-lo sempre em bom estado de serviço. O Governo vigiará pelo cumprimento desta obrigação e procederá de modo que ela seja permanentemente cumprida. Ressalva-se a hipótese, que parece legítima, de a Companhia não dispor de meios financeiros para isso.

Deste modo, todo o material estará no termo da concessão em bom estado de serviço, além de que a depreciação do material circulante estará coberta pelo fundo de renovação a que adiante se faz referência.

10. Com a base XVI pretende-se, em primeiro lugar, que, uma vez executado o plano de transformação e reapetrechamento, não se deixe de fazer regularmente a conservação e renovação do material por força das receitas da exploração.

Normalmente os encargos de renovação da via são representados pelo custo de uma percentagem do material que a compõe, a substituir anualmente, e esse custo corresponde a uma soma que, correndo a exploração em condições satisfatórias, aparece em cada exercício como despesa de exploração. Se esta renovação se

atrasa, pode chegar-se a um momento em que já não é legítimo fazer suportar a um exercício a despesa correspondente, a qual então se parecerá mais com as de primeiro estabelecimento do que com as de exploração. Isto mesmo pode passar-se com o resto do material fixo, quando as necessárias reparações se não fizeram, até no caso de se tratar de instalações consideradas, como os edifícios, de duração praticamente indefinida, desde que sejam regularmente reparadas.

Mas a base XVI vai mais longe: obriga à constituição, ainda à custa das receitas de exploração, de um fundo de amortização e renovação do material circulante, de modo a ter constantemente disponíveis ou representadas em primeiro estabelecimento as somas correspondentes à sua depreciação.

Por mais cuidada que seja a sua conservação, o material (pelo menos certo material) tem um limite de vida além do qual a sua continuação ao serviço é antieconómico. Isto não se passa só com o material circulante; passa-se também com muitos elementos da instalação fixa. Contudo, limita-se o fundo de amortização e renovação ao material circulante, porque, representando uma grande parte da rede investimentos feitos por intermédio de capital obrigacionista com certo plano de amortização, a generalização deste fundo obrigaria, em extensa medida, a uma dupla amortização, com que a indústria ferroviária visivelmente não pode arcar, tanto mais que a aplicação à via, em cada exercício, das somas correspondentes à percentagem do material desgastado acima referida tem praticamente a mesma função do fundo.

Assim se conseguirá que no termo da concessão o material circulante esteja não só em bom estado de serviço, mas até reintegrada a sua depreciação.

11. A base XIX está no prolongamento do que foi preceituado nas bases anteriores. Nela se estabelece que o resgate só se poderá efectuar decorridos vinte e cinco anos do prazo da concessão, tempo largamente suficiente para a empresa atingir o rendimento normal, uma vez realizada a transformação prevista. Por outro lado, consignou-se um sistema de resgate em que o capital-acções terá sempre, até à expiração do prazo por que foi dada a concessão, uma retribuição correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de duas unidades, se não for maior a média dos dividendos dos últimos cinco anos. Se aquela média for maior, será ela a adoptada.

O capital-acções deixa de correr o risco de ter um dividendo inferior à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de duas unidades, em compensação do risco que corre de não atingir dividendos superiores aos representados pela média dos distribuídos nos últimos cinco anos anteriores ao resgate.

## II. — Situação económica

12. A situação económica da Companhia (3:600 quilómetros de linha) pode resumir-se no quadro seguinte:

Anos	Tráfego		Recetta total Em contos	Deficit Em contos
	Passageiros- quilómetro	Toneladas- quilómetro		
1946 . . . . .	—	—	722:700	—
1947 . . . . .	423:874	206:388	689:500	25:000
1948 . . . . .	432:380	181:652	635:000	61:500
1949 . . . . .	366:000	159:290	618:500	69:600
1950 . . . . .	351:325	147:007	597:000	—

Observação. — A exploração das diferentes empresas concessionárias, com excepção da Estoril, passou a fazer-se em conjunto a partir de 1 de Janeiro de 1947.

A leitura deste quadro revela, de 1947 a 1950, uma quebra de receitas de 125:700 contos, consequência da assustadora diminuição do tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, verificada no mesmo período.

Para que o deficit anual não aumentasse na medida correspondente a esta quebra de receitas, foram tomadas várias providências, quer pelo Governo quer pela Companhia. Reviu-se e simplificou-se o sistema tarifário; adquiriu-se, por intermédio do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, nuns casos, e directamente pela empresa, noutros, material de tracção de exploração mais económica do que o existente; procurou-se uma melhor utilização deste; simplificaram-se alguns serviços; reduziram-se percursos; restringiram-se as despesas com o pessoal, não preenchendo as vagas que se iam dando nos respectivos quadros, etc. Não obstante, a partir de 1 de Janeiro de 1949, a situação agravou-se com um aumento de despesa anual de 45:000 contos, proveniente da revisão de vencimentos e salários do pessoal.

O deficit indicado nos anos de 1947 a 1949 não seria tão elevado se os encargos com a integralização das reservas matemáticas das diferentes caixas de reforma do pessoal fossem substituídos — como é possível e seria altamente vantajoso, dada a perenidade do serviço — pela obrigação de a empresa assegurar o funcionamento das referidas caixas. Reduzir-se-ia em 1949 a 50:000 contos e em 1950 a um número da mesma ordem de grandeza — o que mostra que, se as circunstâncias se não alterarem, tende a tomar carácter permanente e a fixar-se naquele valor.

13. Não é apenas entre nós que os caminhos de ferro atravessam uma situação difícil. Em Inglaterra, na Bélgica, em França, na Suíça, e até nos Estados Unidos, para não citar outros países, não é mais animadora.

Na Inglaterra, 32:000 quilómetros de linha deram, respectivamente em 1948, 1949 e 1950, os deficits de 7, 25 e 35 milhões de libras, isto é, em três anos, cerca de 70 milhões (5.660:000 contos). Este estado de coisas tende a agravar-se, a menos que pare a baixa das receitas e que as despesas com o pessoal (dois terços das despesas totais), com o material e com o combustível deixem de aumentar.

Na Bélgica, o deficit anual da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (5:000 quilómetros) não deixou de elevar-se desde a libertação: 1:150 milhões de francos belgas (655:500 contos) em 1946; 2:400 milhões (1.368:000 contos) em 1947; 2:530 milhões (1.442:100 contos) em 1948 (25 por cento do total das despesas de exploração); e em 1949 atingiu 3:000 milhões (1.710:000 contos), ou seja 29 por cento das despesas de exploração. Como nos outros países, os deficits resultam do aumento dos encargos aliado a uma baixa das receitas.

O Governo Belga adoptou medidas enérgicas tendentes a sanear a situação — suspensão do recrutamento do pessoal; electrificação e dieselização, destinadas a aumentar a rentabilidade da rede; abandono de linhas secundárias, etc. —, e, com elas, espera reduzir progressivamente, até à sua supressão total, em 1954, as subvenções concedidas à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Na Suíça (3:000 quilómetros), os caminhos de ferro também não escapam à crise mundial, se bem que se possam considerar entre os mais modernos do Mundo e três quartas partes da rede estejam electrificadas: em 1948 tiveram ainda um saldo positivo de 15 milhões de francos suíços; o exercício de 1949 foi pior, devido a uma baixa de 30 por cento das receitas das mercadorias; e as previsões para 1950, bastante pessimistas, são de um deficit superior a 50 milhões (325:000 contos).

O Governo Suíço pensa, quer por um aumento de tarifas, que garanta um rendimento suficiente, quer por meio de subvenções, quer pela electrificação total da rede, restaurar a economia dos caminhos de ferro.

Em França (40:000 quilómetros), o *deficit* da exploração em 1949 foi de 50 biliões de francos (4.135:000 contos). O de 1950 parece aproximar-se dos 100 biliões (8.270:000 contos), em consequência da forte diminuição do tráfego. Estes *deficits* são cobertos por subsídios concedidos pelo Estado. Estão, por sua vez, em curso medidas destinadas a melhorar a situação: electrificação das grandes linhas, dieselização, abandono de linhas secundárias, redução de pessoal, coordenação dos transportes terrestres e fluviais, etc.

Nos Estados Unidos, os caminhos de ferro não escapam, ainda que em menor grau, à evolução geral da técnica dos transportes, o que é altamente significativo.

Durante a guerra, o caminho de ferro conheceu nos Estados Unidos uma grande expansão, que mais não fosse como consequência da batalha travada nas duas frentes — a do Atlântico e a do Pacífico. Em 1949 sofreu, porém, como o conjunto da economia americana, as consequências da reconversão: o tráfego de mercadorias foi inferior em 15,6 por cento ao de 1948, enquanto o de passageiros diminuiu de 12,5 por cento. Em fins de Outubro de 1949 o conjunto das receitas tinha baixado de 11 por cento e o produto líquido da exploração de 36,5 por cento. Perante esta situação extremamente difícil, as companhias pediram uma revisão de tarifas, que foi concedida às mais afectadas.

14. O rápido exame feito à situação actual dos caminhos de ferro de alguns países permite concluir que as dificuldades com que a C. P. se debate são geralmente experimentadas por todas as empresas ferroviárias.

O desequilíbrio económico e financeiro dos transportes ferroviários não representa, porém, o reflexo duma crise económica geral senão na medida em que as tarifas não puderam acompanhar o mercado geral dos preços. O constante aumento dos índices de produção industrial em quase todos os países mostra bem que assim é.

Também não deve procurar-se a explicação deste estado de coisas numa diminuição do volume do tráfego ferroviário. Se bem que tenha realmente diminuído em relação ao volume do tráfego dos dois primeiros anos do após-guerra, a verdade é que, ainda assim, é superior ao transportado nos anos que imediatamente a precederam.

O facto de os caminhos de ferro nos últimos tempos se terem desenvolvido numa escala bem menor do que antes da guerra mostra que o seu progresso não tem acompanhado o incremento da produção industrial na mesma medida em que até ali aconteceu. É possível, portanto, concluir que houve uma regressão na proporção do tráfego confiado aos caminhos de ferro, devida sem dúvida ao desenvolvimento considerável dos transportes automóveis.

O número de automóveis pesados aumentou de 1938 a 1949 numa percentagem média de 65 por cento em todos os países da Europa, atingindo nalguns 180 por cento.

Em Portugal, os totais de viaturas automóveis existentes em 1938 e 1950 são representados pelos seguintes números:

De passageiros:

Em 1938, 36:400.  
Em 1950, 63:500.

De mercadorias:

Em 1938, 10:000.  
Em 1950, 25:500.

Quer dizer: de 1938 a 1950 os automóveis de passageiros aumentaram em cerca de 74 por cento e os de mercadorias em 155 por cento. O aumento total é traduzido pela percentagem de cerca de 94 por cento.

Por outro lado, o tráfego transportado em automóveis aumentou extraordinariamente nos últimos tempos. A título de exemplo indica-se o número de passageiros transportados nos últimos anos em carreiras regulares interurbanas:

Em 1948, 26 milhões.  
Em 1949, 30 milhões.  
Em 1950, 31 milhões.

O desenvolvimento do transporte automóvel, conjugado com outros factores, teve como consequência que a rápida elevação das despesas de exploração não fosse acompanhada pela elevação das receitas e conduziu as empresas ferroviárias à situação de desequilíbrio económico e financeiro em que se encontram, a qual põe aos governos de todos os países problemas duma amplitude e complexidade excepcionais.

15. O Estado, directamente ou por intermédio do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, vem suportando vários encargos com os transportes ferroviários. São, duma maneira geral, os últimos vestígios da administração directa das suas linhas: é o caso da contribuição para a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, que em 1950 foi de 19:500 contos e que nos próximos dez anos ainda aumentará, para a partir dessa data começar a diminuir até à sua total extinção, a longo prazo; é o caso das obras complementares de primeiro estabelecimento e de renovação da parte metálica das referidas linhas, que se computa em 20:000 contos por ano; é, finalmente, o caso da garantia dada às obrigações Norte, de 2:850 contos.

Ao estudar as bases da concessão única, que engloba as linhas do Estado, julgou-se conveniente, para uma melhor arrumação dos problemas ferroviários, que aqueles encargos — segundo as previsões, da ordem dos 42:500 contos anuais — passassem para a concessionária.

Era preciso, porém, procurar uma compensação para tais encargos ou, pelo menos, atenuá-los, uma vez que, como atrás se viu, a Companhia não está em situação económica de os suportar.

Para este fim, reduziu-se o imposto ferroviário nas linhas não electrificadas de 12 por cento para 7 por cento — o que representa uma diminuição de encargos de 24:000 contos —, isentou-se a Companhia da contribuição industrial — que pode avaliar-se em 200 — e extinguiram-se as obrigações da empresa quanto a adiantamentos para complemento de juros ou anuidades fundados em contratos anteriores ao da concessão única — aproximadamente no valor de 700.

Desta forma, embora a compensação dos novos encargos não seja completa, reduzem-se a 17:500 contos (42:500 — 25:000), que, juntos aos 50:000 de *deficit* anual atrás referido, elevam este a 67:500.

Para debelar esta situação, será necessário adoptar várias medidas, embora escalonadas no tempo, tanto mais que umas só podem efectivar-se com grandes investimentos de capital e outras exigem tempo para a preparação técnica do pessoal. Impõe-se, sobretudo, a redução gradual do número de empregados, a simplificação dos serviços e a substituição do material cansado e antieconómico, em especial o de tracção.

Com este último objectivo já foram adquiridas pela Companhia e pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro 12 locomotivas, 18 tractores e 24 automotoras Diesel, que permitiram, além de importante e visível melhoria dos serviços, uma economia anual nas despesas

de exploração de 30:000 contos, o que não pouco contribuiu para atenuar as consequências da quebra de receitas e do aumento de despesas atrás apontados.

Em 1950, foram encomendadas por conta do auxílio directo do Plano Marshall e pela importância de 95:000 contos 17 locomotivas *Diesel* e prevê-se a aquisição imediata de 35 automotoras, 12 tractores e 20 carruagens, cujo custo, orçado em 135:000 contos, terá de ser satisfeito por meio de empréstimo a contrair. Mais adiante se verá como é possível não onerar este, ao menos nos primeiros anos, a situação económica da Companhia.

O referido material permitirá uma nova economia anual da ordem dos 46:000 contos, assim distribuídos: das 17 locomotivas, 17:000; das 35 automotoras, 26:000; dos 12 tractores, 3:000.

Como, porém, o recente aumento do custo dos combustíveis — 180\$ por tonelada de carvão e 30\$ por tonelada de *fuel* — agrava as despesas de exploração em 15:000 contos, o benefício da utilização dos novos materiais cifrar-se-á em 31:000 (46:000 — 15:000) e o *deficit* da Companhia descerá para 36:500 (67:500 — 31:000).

Novas aquisições de material moderno e económico, completadas com a oportuna electrificação das linhas e ramais que o tráfego justifique, aliadas a uma severa e esclarecida administração da Companhia, hão-de permitir, quer-se crer, o seu completo equilíbrio económico, que se traduzirá numa melhoria muito importante de um serviço público e no enriquecimento da economia nacional através da valorização desse serviço.

A economia em combustível há-de cifrar-se em muitas dezenas de milhares de contos por ano; ultrapassará, possivelmente, a centena de milhares.

Importa, porém, encontrar solução adequada até à efectivação completa desta política, visto que, como já se disse, ela tem de ser levada a cabo cautelosamente, não só porque exige o investimento de capitais avultados, como porque, para ser executada com segurança, é necessário dar tempo à preparação técnica do pessoal na manipulação dos novos maquinismos.

Com esta finalidade, considerando que ao Estado compete colocar a concessionária em condições de suportar os encargos que para ela transferiu e atendendo ao carácter de serviço público dos caminhos de ferro e à sua importância na economia e defesa nacionais, é dada ao Governo a faculdade de conceder à Companhia subsídios reembolsáveis, enquanto esta não puder conseguir o seu equilíbrio económico.

Para este efeito, poderá utilizar o Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado nesta data pela fusão do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e do Fundo Especial de Camionagem, cujas disponibilidades são de 40:000 contos, visto haver que deduzir às receitas — num total de 53:000 — 13:000 de encargos já contraídos em empréstimos.

Desta maneira, porém, o Fundo Especial ficaria impossibilitado, não só de servir de garantia de financiamentos à empresa para execução do plano de transformação e reapetrechamento, a que esta se obriga pelo contrato da concessão única, como de executar a prazo curto o disposto na base XIII da Lei n.º 2:008 — construção de centrais de camionagem e de outros abrigos para fins idênticos. É, por isso, necessário aumentar as suas receitas.

Para este fim, passam a atribuir-se ao Fundo Especial de Transportes Terrestres 90 por cento do produto do imposto ferroviário e 60 por cento do produto dos impostos de compensação e de camionagem. O Estado abre assim mão de 10 por cento do imposto ferroviário — além da sua redução nas linhas não electrificadas de 12 para 7 por cento — e de 60 por cento do imposto de

compensação, pois que até à presente data constituem receita sua 20 por cento do primeiro e todo o segundo.

Ao mesmo tempo, julgou-se justo agravar o imposto ferroviário devido pela exploração de linhas electrificadas, dadas as suas maiores possibilidades, e tendo em atenção a letra e o espírito da Lei n.º 2:008 no sentido de se obter uma exploração de conjunto equilibrada, estabelecer taxas mais elevadas para aquelas cuja exploração não esteja incorporada na da concessão única; actualizar, em relação ao custo da gasolina, o imposto de compensação devido pelas viaturas automóveis que utilizem combustíveis estrangeiros não sujeitos aos mesmos impostos que a oneram; e, finalmente, remodelar o imposto de camionagem com vista à obtenção do equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres.

### III. — Situação financeira

16. As más condições económicas da exploração atrás referidas não podiam deixar de traduzir-se numa difícil situação financeira.

Dadas novas bases jurídicas à exploração da rede ferroviária e melhoradas, através das medidas que acabam de apontar-se, as suas condições económicas, resta fazer a sua reorganização financeira por forma a evitar que um passivo avultado, em grande parte a curto prazo, fragmentado e oneroso, não seja por si mesmo um factor de embaraço e um gravame para a administração da Companhia. De outro modo, incapaz de o liquidar pelos seus recursos próprios nas condições estabelecidas, ela ver-se-ia obrigada a fazê-lo pela realização de novas operações de idêntica natureza, com prejuízo do seu crédito e agravamento dos seus já elevados encargos.

17. O passivo da Companhia, referido a 31 de Dezembro de 1950, pode resumir-se assim:

	Contos
a) Obrigações em circulação da C. P. e empresas incorporadas . . . . .	70:780
b) Imposto ferroviário e outras contribuições legais em dívida . . . . .	289:470
c) Dívidas a instituições bancárias:	
Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência . . . . .	325:570
Outras . . . . .	26:250
	351:820
d) Dívidas vencidas a fornecedores e outras . . . . .	61:450
e) Letras a pagar e outras dívidas a curto prazo . . . . .	59:000
<i>Total</i> . . . . .	832:520

Postos de parte os 70:780 contos de obrigações em circulação que têm o seu regime jurídico estabelecido e cujos encargos a Companhia continuará a satisfazer, é de 760:000 contos, números redondos, o passivo a regularizar, a que haverá a juntar os 135:000 necessários à aquisição do material circulante indispensável para melhorar a economia da exploração, já referida. Não seria possível à Companhia obter no mercado tão avultada soma, que, além disso, nele pesaria por forma inconveniente, absorvendo capitais necessários a outros empreendimentos.

Por isso é mister reduzir, quanto possível, aquele passivo, consolidar directamente em operação a longo prazo o que se mostrar susceptível de consolidação e, quanto ao restante, obter capital fresco que permita fazer uma pronta liquidação das dívidas — exceptuadas as que forem expressão apenas de uma normal actividade administrativa — e adquirir aquele equipamento.

18. É possível desonerar a Companhia do passivo descrito sob a alínea b).

- Como primeiro passo para a resolução do problema, sacrifica o Estado o valor do seu crédito por imposto ferroviário em atraso, concedendo à Companhia um subsídio extraordinário, não reembolsável, de importância correspondente (123:570 contos).

Os restantes 165:900 contos classificados sob aquela alínea e que representam as obrigações da Companhia quanto à integralização das reservas matemáticas da Caixa de Reformas e Pensões não têm por agora de ser considerados, por estar em estudo a reforma desta Caixa e por o Estado, no termo da concessão ou em caso de resgate, se substituir à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões, conforme consta do n.º 3.º da base XVIII.

Reduz-se assim às alíneas c), d) e e), num total de 472:270 contos, a importância do passivo a regularizar. A verba da última alínea, porém, correspondente a letras a pagar e outras dívidas correntes, não pode considerar-se anormal no ciclo administrativo de uma empresa do vulto da Companhia e deve fazer-se-lhe face pela constituição do fundo de maneiço suficiente para lhe assegurar razoável desafogo de tesouraria.

Julga-se que, com uma administração diligente, uma abertura de crédito, em conta corrente e a juro módico, do valor de 40:000 contos será suficiente para esse fim. Poderá a Companhia obtê-lo com garantia em títulos da sua carteira.

19. É assim no valor das verbas c) e d) — 413:270 contos —, acrescido dos 135:000 precisos para aquisição de material, que se cifram as necessidades da Companhia em crédito a longo prazo, para poder sanear a sua vida financeira e melhorar a sua exploração.

Dos 323:000 contos a que monta hoje a dívida à Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, dispõe-se esta a consolidar 170:000 e a deixar para oportuna regularização 23:000; por outro lado, dos 135:000 contos necessários à aquisição de material circulante 35:000 serão obtidos por meio de subsídio extraordinário do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

O necessário em dinheiro para pagar à Caixa os restantes 130:000 contos do seu crédito, liquidar os créditos dos bancos e dívidas em atraso e completar o custo da aquisição daquele material anda à roda de 320:000 contos.

Estudado cuidadosamente o problema, resolveu o Governo para tal fim conceder à Companhia, por intermédio do Fundo de Fomento Nacional — ao qual o Ministério das Finanças facultará os meios necessários —, um empréstimo daquela importância, amortizável em vinte e cinco anualidades, a partir do quinto ano da celebração do contrato, e garantido por obrigações de 4 por cento e condições correspondentes a emitir pela C. P.

20. A dívida a longo prazo constituída pelos empréstimos da Caixa Geral de Depósitos e do Fundo de Fomento Nacional trará à Companhia um encargo anual, de juros e amortizações, de aproximadamente 30:000 contos.

Como os encargos que a Companhia suportou em 1950 com juros das suas dívidas, muitas das quais em regime de moratória, atingem 24:000 contos, será de 6:000 o aumento do encargo com os juros e regular amortização da nova dívida. Dado, porém, que os empréstimos do Fundo de Fomento Nacional e do Plano Marshall só começarão a ser amortizados cinco anos após a celebração dos contratos, nesse período inicial não haverá aumento de despesa para a Companhia. Entretanto, o progresso que se espera do novo sistema de administração

e exploração deverá permitir-lhe cobrir aquele encargo, que representa o preço da normalização da vida da Companhia e restauração do seu crédito.

Julga-se que, assim, embora com avultado sacrifício do Estado, ficam tomadas as providências necessárias para pôr a concessionária em razoável posição financeira, permitindo-lhe ao mesmo tempo realizar as aquisições do indispensável material.

Nestes termos:

Usando da autorização conferida pela Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do artigo 80.º da Constituição, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O Ministro das Comunicações contratará com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), nos termos das bases anexas a este decreto-lei, que dele ficam fazendo parte integrante, a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes, pela concessão única prevista na Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945.

Art. 2.º Para facilitar as operações financeiras previstas nas bases v e vi e obviar aos encargos ou prestar os auxílios aí referidos, poderá o Governo utilizar o Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado nesta data, ou qualquer outro meio que julgue mais adequado.

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

Paços do Governo da República, 9 de Maio de 1951. — ANTONIO DE OLIVEIRA SALAZAR — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

#### Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38:246

##### BASE I

A nova concessão abrange:

a) Todas as linhas e ramais existentes a seguir enumerados, ficando extintas todas as anteriores concessões e arrendamentos, salvo o que se dispõe na segunda parte da alínea 3) do n.º 1 da base III.

##### I. — No NORTE:

###### 1) Via larga:

Linha do Minho: do Porto (S. Bento) a Monção, incluindo os ramais de Alfândega, Braga, Viana-Doca e Internacional de Valença, a linha de Circumvalação de Leixões e suas dependências a Contumil e Ermesinde e o funicular de Santa Luzia, da estação de Viana do Castelo ao Monte de Santa Luzia.

Linha do Douro: de Ermesinde à fronteira de Barca de Alva.

###### 2) Via estreita:

Linha da Póvoa: do Porto (Boavista) à Póvoa de Varzim e Lousado, com os ramais de Matosinhos e de S. Gens.

Linha de Guimarães: do Porto (Trindade) a Fafe.

Linha do Tâmega: de Livração a Arco de Baulhe.

Linha do Corgo: da Régua a Chaves.

Linha do Tua: do Tua a Bragança.

Linha do Sabor: do Pocinho a Duas Igrejas.

## II. — No CENTRO:

### 1) Via larga:

Linha do Norte: de Lisboa (Santa Apolónia e suas dependências) a Campanhã, com os ramais de Tomar, da Lousã (Coimbra-B a Serpins) e do canal de S. Roque e ainda a linha de cintura de Braço de Prata a Campolide, com as concordâncias de Xabregas e Benfica.

Linha do Leste: do Entroncamento à fronteira de Elvas, incluindo o ramal de Cáceres.

Linha do Oeste: de Lisboa (Rossio) à Figueira da Foz, com os ramais de Alcântara, de Sintra e de Alfaiates e concordância de Lares.

Linha de Cascais: do Cais do Sodré a Cascais e seu ramal de Cruz Quebrada ao Estádio Nacional.

Linha da Beira Baixa: de Abrantes à Guarda.

Linha da Beira Alta: da Figueira da Foz, por Pampilhosa, à fronteira de Vilar Formoso.

Linha de Vendas Novas: do Setil a Vendas Novas.

### 2) Via estreita:

Linha do Dão: de Santa Comba Dão a Viseu.

Linha do Vouga: de Viseu a Espinho, com os ramais de Sernada a Aveiro e de Aveiro-Mar.

## III. — No SUL:

### Via larga:

Linha do Sul: de Lisboa (Terreiro do Paço), por Beja, a Vila Real de Santo António e ramais do Seixal, Montijo, Montemor, Moura e Lagos.

Linha do Sado: de Pinhal Novo à Funcheira, com o ramal de Sines.

Linha de Évora: de Casa Branca a Vila Viçosa, com os ramais de Reguengos, Mora e Portalegre-Estação.

b) Todas as linhas ou ramais de interesse público que de futuro se construírem e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

### BASE II

O prazo da nova concessão é de cinquenta anos, a contar de 1 de Janeiro de 1951 e a acabar em 31 de Dezembro de 2000.

### BASE III

1. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, adiante designada por Companhia, obriga-se:

1) A transformar e reapetrechar a rede actual, conforme plano por ela proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros;

2) A ampliar ou completar a rede, nos termos da alínea b) da base i e em harmonia com o plano ferroviário aprovado;

3) A fazer a exploração de toda a rede concedida, segundo os métodos, de empresa industrial privada, conforme os progressos técnicos e comerciais. A exploração da linha de Cascais poderá, porém, continuar no regime actual até que pelo Estado seja promovido o resgate ou pela Companhia obtida a rescisão do actual contrato de arrendamento.

2. O plano de transformação e reapetrechamento deve ser apresentado pela Companhia no prazo de um ano, a contar da assinatura do contrato da nova concessão.

3. O plano das futuras linhas da rede ferroviária será elaborado de harmonia com o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945.

4. Os planos a que se referem os n.ºs 2 e 3 poderão a todo o tempo ser revistos.

### BASE IV

O plano de transformação e reapetrechamento deve conter:

- 1) O estudo económico-financeiro em que se fundam as soluções propostas;
- 2) A previsão dos seus resultados sobre a exploração;
- 3) A indicação das possíveis repercussões que sobre a exploração terão outros sistemas de transporte terrestre, fluvial ou aéreo e das soluções aconselháveis para a sua coordenação;
- 4) O estudo da electrificação das linhas ou trços de linhas que se julgar conveniente executar dentro de prazo curto, com a determinação deste prazo e referências à medida em que a electrificação poderá continuar-se depois.

### BASE V

1. A aprovação dos planos a que se refere a base III, quer sejam da iniciativa da Companhia, quer das estâncias oficiais, atribui àquela a faculdade de iniciar a sua execução, conforme o escalonamento indicado pelo Governo.

O Governo pode impor à Companhia a execução, dentro de certo prazo, dos planos aprovados ou de qualquer dos elementos que, no seu conjunto, os compõem.

2. Para a execução dos planos a que se refere a alínea primeira do número anterior o Governo poderá facilitar a obtenção dos meios financeiros indispensáveis. Quando a execução daqueles planos for imposta nos termos da alínea segunda, o Governo, havendo necessidade disso, facilitará à Companhia, pelo modo que julgar mais adequado, a possibilidade da obtenção daqueles meios financeiros.

Em qualquer destes casos, os respectivos financiamentos serão a todo o tempo reembolsáveis pelas receitas de exploração.

3. Se da execução dos planos não resultar equilíbrio económico para a empresa, poderá o Governo atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária directamente ou por subsídios não reembolsáveis que caibam dentro dos limites daqueles encargos.

4. Quando a execução dos planos for imposta nos termos da alínea segunda do n.º 1 e dela resultar agravamento para a economia geral da Companhia, o Governo suportará esse agravamento se, ou enquanto e na medida em que a Companhia o não puder suportar.

### BASE VI

1. O Governo poderá usar da faculdade conferida no n.º 3 da base anterior se a Companhia, independentemente da execução de quaisquer planos, não puder conseguir equilíbrio económico. Neste caso, porém, os subsídios serão reembolsáveis.

2. O Governo poderá sempre, independentemente da execução de quaisquer planos, facilitar à Companhia, até um limite a fixar, a constituição de um fundo de maneiço que lhe permita razoável desafogo de tesouraria. O regime das dívidas a esse fundo será o estabelecido na alínea segunda do n.º 2 da base v.

#### BASE VII

A Companhia pode, independentemente de autorização, fazer transportes por via terrestre, fluvial ou aérea, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando, à sua escolha, isolada ou cumulativamente, qualquer meio de transporte, sem prejuízo da possibilidade para o Governo da concessão de exclusivos de transporte aéreo.

O transporte e as operações acessórias deste serão, neste caso, regidos pelas disposições legais aplicáveis a cada um daqueles meios.

#### BASE VIII

A Companhia é autorizada a organizar, por si ou associada, empresas destinadas a transportar por qualquer dos meios de transporte referidos na base anterior pessoas ou mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro ou em substituição deste, sujeitando-se ao regime instituído para o sistema de transporte que adoptar.

Também é autorizada a participar em empresas já organizadas, cujos fins abranjam os constantes da alínea anterior.

#### BASE IX

1. A Companhia poderá, mediante proposta fundamentada e aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal.

Se mesmo naqueles regimes continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vez desta, seja estabelecido pela Companhia, ou por esta contratado com outra empresa, um serviço de transportes por estrada com percurso equivalente que substitua o da linha férrea, sem deixar de dar satisfação às necessidades públicas e às exigências de desenvolvimento da região servida.

2. Esta concessão não exonerará a Companhia da obrigação de transportar, nas condições estabelecidas pelos convénios em vigor, os funcionários civis e os militares em serviço, as malas do correio e toda a carga pertencente ao Estado.

3. No caso de cessação, a Companhia continua obrigada a conservar em bom estado as vias, edifícios, aparelhos de sinalização, telégrafos ou telefones e todas as outras instalações e aparelhos necessários para a exploração das linhas, salvo se o Governo autorizar o levantamento destas.

#### BASE X

1. O estabelecimento industrial da Companhia, em todo o seu conjunto, com excepção do mobiliário, aplicado ao funcionamento do serviço (material fixo e circulante, edifícios e outras dependências ou imóveis e utensílios necessários ao serviço), está sujeito ao regime do domínio público, com as modificações especiais estabelecidas na lei ou nestas bases.

2. Para que qualquer parte ou porção deste domínio entre no comércio privado, não é necessário diploma legal; basta a desafecção material, originada em acto do Governo ou da Companhia. A desafecção é originada em acto do Governo quando a obra de que há-de resultar só puder realizar-se depois de o respectivo projecto ser por ele aprovado, ou quando a substituição do ma-

terial circulante tiver de ser por ele autorizada; é originada em acto da Companhia em todos os outros casos.

#### BASE XI

Os bens de que a Companhia for proprietária e que, por sua natureza, não são aplicados ao funcionamento do serviço, bem como os combustíveis e outros providimentos, estão sujeitos ao regime do comércio privado.

#### BASE XII

A Companhia obriga-se a ter as locomotivas, tractores, automotoras, carruagens, vagões, máquinas e utensílios, aparelhos de via, reservatórios e gruas hidráulicas, guindastes, aparelhos de sinalização, telégrafos e telefones e, em geral, todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e a eficiência da exploração do serviço público que lhe é confiado.

#### BASE XIII

A Companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório em bom estado de serviço, e assim as deverá entregar ao Estado, findo aquele prazo, fazendo sempre, para esse fim, as necessárias reparações.

#### BASE XIV

Se a Companhia não cumprir as obrigações das duas bases anteriores, o Governo deverá notificá-la para que o faça dentro de certo prazo. Não o fazendo ela, poderá o Governo substituir-se-lhe, para o efeito, e tem o direito de arrecadar todas as receitas da Companhia, até completar a importância das despesas feitas, salvo se aquela provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as referidas obrigações.

Se, perante a prova produzida, o Governo reconhecer ou vier a ser reconhecida esta impossibilidade, será aplicável o disposto na primeira parte da alínea primeira e na alínea segunda do n.º 2 da base v.

#### BASE XV

As receitas e despesas resultantes da exploração pela Companhia de sistemas de transporte diferentes do ferroviário são receitas e despesas de exploração da concessão.

Os lucros ou prejuízos das empresas de transporte diferentes do ferroviário em que a Companhia tenha posição são levados à conta de exploração desta, na parte que lhe competir, devendo os respectivos relatórios constituir anexo ao relatório da Companhia.

#### BASE XVI

1. As despesas de conservação e renovação do material fixo, circulante e acessório são encargo da exploração.

2. Para a renovação do material circulante constituir-se-á um fundo de amortização e renovação, conforme esquema a organizar pela Companhia, para ser submetido à aprovação do Governo. Com autorização do Governo, sob proposta da Companhia, este fundo poderá ser investido na aquisição de material circulante ou de aparelhagem oficial destinada à sua manutenção e, eventualmente, em instalações para segurança da circulação.

#### BASE XVII

1. As receitas da Companhia, depois de deduzidas as despesas de exploração e os encargos sócias, as despesas extraordinárias de primeiro estabelecimento até 2 por cento das receitas brutas, os encargos do fundo de amortização e renovação e os reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres para ocor-

rer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas pelo n.º 2 da base vi serão applicadas nos termos e pela ordem seguintes:

- 1.º Encargos das obrigações emitidas;
- 2.º Encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas nos termos do n.º 2 da base v;
- 3.º Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa;
- 4.º Instituição ou reintegração do fundo de reserva legal;
- 5.º Encargos com os subsídios reembolsáveis concedidos nos termos do n.º 1 da base vi;
- 6.º Atribuição facultativa até 8 por cento das receitas brutas para a constituição ou reforço dum fundo destinado a obras ou material de primeiro estabelecimento;
- 7.º Dividendo às acções.

2. Se o saldo resultante da applicação das seis primeiras alíneas for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será totalmente attribuído aos accionistas. Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a percentagem do saldo a distribuir pelos accionistas como dividendo será calculada pela seguinte fórmula:

$$D = 4 + \frac{20S}{C}$$

em que *S* representa o saldo a partilhar e *C* o capital accionista.

O dividendo a distribuir nunca poderá, porém, ser superior a 10 por cento.

O excesso do saldo sobre o dividendo distribuído pertencerá ao Estado.

#### BASE XVIII

1. No fim da concessão reverterão para o Estado o estabelecimento nos termos em que é definido na base x com o fundo de amortização e renovação, constituído de harmonia com a base xvi, e o móbiliário.

2. O Estado assume o encargo de reembolsar os accionistas pelo valor nominal das acções.

3. O Estado substituir-se-á à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões.

4. O Estado tomará pelo seu valor a posição da Companhia em outras empresas de transporte ou nas unidades económicas que explorar com destino aos serviços da concessão.

5. Os bens a que se refere a base xi serão adquiridos pelo seu valor.

6. As somas realizadas nos termos dos dois números anteriores serão applicadas do modo seguinte:

- 1.º Despesas a fazer para cumprimento das obrigações impostas pela base xiii;
- 2.º Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres, correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa ou para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas, asseguradas nos termos do n.º 2 da base v;
- 3.º Quaisquer débitos em atraso à Caixa de Reformas e Pensões;
- 4.º O excesso reverterá para os accionistas.

7. Se houver obrigações não amortizadas em conformidade com os respectivos planos ou dívidas pendentes com vencimento posterior ao termo da concessão, por

efeito, num caso e noutro, de expressa autorização do Governo, os encargos e pagamentos respectivos ficam a incumbir ao Estado.

#### BASE XIX

1. Passados vinte e cinco anos sobre a data da concessão, poderá o Governo, em qualquer época, resgatá-la.

2. No caso de resgate, proceder-se-á do mesmo modo que no termo da concessão, como é estabelecido na base anterior, tomando o Governo o encargo das obrigações e das dívidas, mesmo não especialmente autorizadas, e substituindo-se o capital nominal das acções pelo valor actual, à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida da uma unidade daquele capital nominal no termo da concessão e da sua remuneração durante os anos que faltarem para o referido termo da concessão, à taxa de desconto do Banco de Portugal acrescida de duas unidades, se não for maior a média dos dividendos distribuídos nos últimos cinco anos. Se aquela média for maior, será ella a adoptada.

#### BASE XX

1. No caso de interrupção total ou parcial da exploração não autorizada ou não devida a força maior ou impossibilidade financeira, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da Companhia e intimá-la-á logo para se habilitar a fazê-la.

2. Se, três meses depois de intimada, a Companhia não provar que está habilitada a continuar a exploração em toda a rede, nos termos do contrato, incorrerá na pena de rescisão da concessão, que logo passará definitivamente para o Estado.

3. A rescisão opera a substituição da Companhia pelo Governo, sem indemnização alguma; mas as obrigações ou dívidas por este garantidas ou pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres continuam a cargo de um ou de outro e os valores a que se referem os n.ºs 4 e 5 da base xviii serão applicados ao pagamento das obrigações e dívidas não garantidas, na medida em que isto for necessário, revertendo o excesso para o Estado.

4. Quando os valores a que se referem os n.ºs 4 e 5 da base xviii forem insufficientes para assegurar o pagamento das obrigações e dívidas não garantidas, ficarão estas a cargo da entidade que fizer a exploração.

#### BASE XXI

1. Quaisquer expropriações que a Companhia houver de fazer para obras de caminho de ferro, se não for possível acordo, serão reguladas pelas leis, geral ou especiais dos caminhos de ferro, devendo, no respectivo processo, intervir o Ministério Público.

2. Pela transmissão dos direitos expropriados, não se pagarão qualquer contribuição ou imposto, incluindo o do selo, devendo declarar-se no respectivo título que tais direitos são incorporados no domínio público.

#### BASE XXII

O Governo concederá à Companhia, sem encargo algum para esta, os terrenos do Estado que deverem ser occupados pelas linhas, edificios e outras dependências, necessários para o serviço dos caminhos de ferro e as árvores existentes nesses terrenos.

#### BASE XXIII

Sem prejuízo do que dispõe o n.º 1 da base xxiv, o Governo concede à Companhia a facultade de desviar cursos de água e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção, ampliação, duplicação das vias ou, em geral, qualquer modificação das linhas férreas assim o exijam.

## BASE XXIV

1. A Companhia deverá submeter à aprovação do Governo todas as obras de importância superior a 1:000 contos que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências.

2. O encargo de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respectiva classificação ou o seu abate ao serviço carecem igualmente de autorização do Governo.

## BASE XXV

O Governo e as autarquias locais, quando mandarem proceder à execução de quaisquer obras, deverão tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à exploração nem qualquer encargo para a Companhia.

## BASE XXVI

A Companhia obriga-se, sempre que circunstâncias locais e particulares relativas à segurança pública o exijam, a vedar o terreno do caminho de ferro, podendo também, fora destes casos, construir as vedações que julgar convenientes para definir os limites daquele terreno ou impedir o acesso às linhas, estações e outras dependências.

As vedações serão feitas por muros, sebes vivas, grades de madeira ou por qualquer sistema aprovado pelo Governo, observando-se as prescrições legais.

## BASE XXVII

1. O Governo, pela exploração ferroviária e pela que, nos termos da base IX, a substitua, concede à Companhia, durante o prazo da concessão, isenção completa de quaisquer impostos ou contribuições do Estado ou administrativos gerais ou especiais.

Esta isenção não se aplica ao imposto ferroviário incorporado nas tarifas, fixado no Decreto-Lei n.º 38:245 e a entregar pela Companhia nos cofres do Tesouro.

2. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre o objecto desta concessão.

## BASE XXVIII

1. Os contratos que visem à constituição da concessão única, bem como os alvarás ou quaisquer diplomas, ou convenções a ela relativos ou relativos à construção de novas linhas, serão isentos de quaisquer impostos, incluindo o imposto do selo.

2. Serão igualmente isentos de quaisquer impostos os juros das obrigações emitidas pela Companhia com autorização do Governo.

3. As emissões de obrigações não ficam sujeitas ao limite fixado no artigo 196.º do Código Comercial.

## BASE XXIX

1. Durante o prazo da concessão a Companhia beneficiará de isenção de direitos de importação e de emolumentos consulares em relação ao material fixo e circulante necessário para a construção e exploração das linhas.

A Companhia conformar-se-á com os regulamentos estabelecidos para prevenir o abuso desta isenção.

2. A Companhia obriga-se a adquirir os materiais a que se refere o número anterior na indústria nacional, que será previamente ouvida e os seus produtos preferidos, se forem de idêntica qualidade e fornecidos em idênticas condições de prazo, desde que os preços respectivos, no local da produção, não excedam em 15 por cento o custo dos estrangeiros, postos no País e devidamente despachados com o benefício da isenção concedida por esta base.

## BASE XXX

1. A Companhia obriga-se a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado ou pelos particulares, nos termos dos respectivos regulamentos, contratos, tarifas e convenções, aprovados pelo Governo.

2. A Companhia não é obrigada, porém, a fazer o transporte de carga perigosa nem daquela cujas formas, dimensões ou pesos sejam incompatíveis com a resistência da via ou do material de transporte, com a capacidade deste ou com a segurança dos comboios.

## BASE XXXI

1. O número de comboios e sua composição, a ordem de inserção das viaturas, os horários, as velocidades de marcha e os tempos de paragem nas estações e apeadeiros serão estabelecidos pela Companhia tendo em conta a natureza e intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões por esta servidas e a existência de outros meios de transporte explorados pela Companhia directamente ou por terceiros.

2. O Governo poderá intervir, para defesa do interesse público, em qualquer das matérias a que se refere o número anterior.

3. O Governo pode requisitar à Companhia os serviços extraordinários que forem necessários.

## BASE XXXII

1. As condições e preços de transporte e das operações acessórias deste serão os constantes das respectivas tarifas, decretadas pelo Governo ouvida a Companhia e observado o que se dispõe na base III da Lei n.º 2:008 ou no diploma legal que ao tempo vigorar.

2. No decreto que estabelecer as tarifas ou nos que o modificarem se determinará se a Companhia pode fazer contratos de transporte especiais, com preços e condições diversos dos estabelecidos naqueles decretos, e se, independentemente de qualquer acordo, pode estabelecer preços especiais para o transporte de mercadorias e de passageiros, funcionando as tarifas decretadas só como limite máximo.

3. As facilidades ou reduções concedidas pela Companhia não poderão envolver qualquer privilégio de ordem pessoal.

## BASE XXXIII

A Companhia obriga-se:

1.º A pôr à disposição do Governo, por metade do preço da tarifa geral, todos os meios de transporte que tiver, quando aquele lho requisitar para dirigir forças armadas ou material de guerra para qualquer ponto que a rede possa servir.

Os preços das operações acessórias serão, porém, cobradas sem qualquer redução;

2.º A transportar as malas do correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregado do serviço destas, nas condições acordadas ou a acordar com a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones;

3.º A transportar gratuitamente os agentes do Governo especialmente incumbidos da fiscalização da rede;

4.º A transportar os militares e agentes de polícia em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, por metade dos preços da tarifa geral, bem como a aplicar igual redução aos transportes, requisitados pelo Governo, dos Deputados à Assembleia Nacional e Procuradores à Câmara Corporativa;

5.º A facultar ao Governo o uso gratuito, para serviço oficial, do seu telégrafo e telefone; nos

mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT;

- 6.º A conceder os passes e as reduções que, depois de ouvida a Companhia, forem, por força da lei, atribuídos às entidades oficiais.

#### BASE XXXIV

O Governo fiscalizará, por intermédio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas e a execução de obras de transformação ou substituição e as de grande reparação, notificando a Companhia dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

#### BASE XXXV

1. Em tempo de guerra ou de grave emergência a rede ou qualquer das suas linhas pode ser ocupada militarmente, nos termos das leis que regularem a mobilização do País nas suas diferentes modalidades.

2. O pessoal mobilizado, cuja graduação e equiparação militar respeitará a hierarquia estabelecida dentro do serviço ferroviário, manterá os seus vencimentos normais, aumentados da subvenção de campanha quando as linhas, ramais ou troços mobilizados estiverem na zona de operações.

3. Todas as despesas com a actividade das linhas mobilizadas correrão por conta da Companhia, a quem o Estado pagará os serviços que em seu exclusivo proveito foram efectuados e os encargos que resultarem do abono de subvenção de campanha.

#### BASE XXXVI

1. O Governo remodelará, dentro de um ano, a contar da data da assinatura do contrato, a legislação relativa à concessão de caminhos de ferro, e, ouvida a Companhia, remodelará também a legislação sobre a exploração e polícia dos mesmos, no sentido do seu ajustamento às novas condições técnicas e económicas da exploração.

2. A Companhia deverá propor à aprovação do Governo os regulamentos internos necessários ao serviço de exploração.

#### BASE XXXVII

A Companhia desiste do direito que eventualmente pudesse ser-lhe atribuído por decisão arbitral ao reembolso das importâncias correspondentes aos *deficits* provenientes da exploração das linhas do Estado, nos termos do respectivo contrato de arrendamento.

#### BASE XXXVIII

O Estado desiste do recebimento das importâncias que a Companhia, nos termos do Decreto-Lei n.º 34:183, de 8 de Dezembro de 1944, tem retido em seu poder, incluindo nelas as correspondentes a todo o exercício de 1950.

#### BASE XXXIX

O Estado atribui desde já à Companhia um subsídio extraordinário, não reembolsável, de valor correspondente ao da sua dívida por imposto ferroviário até 31 de Dezembro de 1950.

#### BASE XL

Os *deficits* da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado ficam a cargo da Companhia na parte em que deviam ser suportados pelo Estado nos termos do contrato de arrendamento.

#### BASE XLI

Os *deficits* do ramal de Lamarosa a Tomar serão regularizados por negociações entre a Companhia e a Câmara Municipal daquela cidade.

#### BASE XLII

Ficam extintas as responsabilidades do Fundo Especial de Transportes Terrestres quanto a construções, obras complementares, renovações da via e aquisições de material de qualquer espécie a que esteja obrigado por força da lei ou de contrato, em vigor nesta data, e quanto a adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro ou anuidades, fundados em contratos anteriores a este.

Exceptuam-se os empréstimos directamente contraídos pelo Fundo Especial para execução das referidas obrigações.

Ficam extintas as obrigações da Companhia quanto a adiantamentos para complemento de juro ou anuidades, fundados em contratos anteriores a este, e bem assim os respectivos juros.

#### BASE XLIII

O serviço de juro e amortização das obrigações «Norte 5 por cento», emitidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, fica constituindo encargo da Companhia, sem prejuízo para os portadores da garantia do Estado, nos termos do Decreto-Lei n.º 36:070, de 30 de Dezembro de 1946.

#### BASE XLIV

1. A Companhia é portuguesa e, como tal, sujeita unicamente às leis e tribunais portugueses.

2. Todo o pessoal dos quadros permanentes da Companhia cujas funções sejam exercidas em Portugal e se relacionem com a administração e direcção dos serviços de exploração das linhas, incluindo o pessoal operário, será português.

3. O pessoal estrangeiro que, na data do contrato, estiver ao serviço da Companhia, em Portugal, há mais de cinco anos poderá ser conservado, sujeitando-se em tudo às leis e tribunais portugueses.

#### BASE XLV

1. Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a execução do contrato serão decididas em tribunal arbitral composto de cinco membros, dois dos quais nomeados pelo Governo e dois pela Companhia. O presidente do tribunal, com voto de desempate, será sempre escolhido pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

2. O tribunal julgará *ex aequo et bono* e das suas decisões não haverá recurso.

Ministério das Comunicações, 9 de Maio de 1951.—  
O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Aratijo.

#### Decreto-Lei n.º 38:247

1. A lei de coordenação dos transportes terrestres, de 7 de Setembro de 1945, estabelece os princípios fundamentais que devem reger a exploração dos transportes ferroviários e automóveis e define as regras para a justa e económica repartição do tráfego entre estas duas formas de transporte.

Em obediência ao estatuído naquela lei, foi já promulgado o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37:272, de 31 de Dezembro de 1948), que fixa o regime de exploração deste meio de transporte de acordo com a função que lhe compete desempenhar num sistema coordenado de transportes terrestres e publicam-se nesta data, pelo Decreto-Lei n.º 38:246, as bases em que deve ser feita a concessão única de todas as linhas férreas do continente.

2. A fiscalização dos transportes terrestres tem estado a cargo das Direcções-Gerais dos Serviços de Viação e de Caminhos de Ferro.