

Decreto-Lei n.º 38:535

Verificando-se que o custo de exploração contribui para o agravamento das dificuldades económicas das empresas de caminhos de ferro que empregam determinados sistemas de tracção, o Decreto-Lei n.º 38:245, de 9 de Maio de 1951, fixou as taxas do imposto ferroviário atendendo ao sistema de tracção empregado nas linhas a que se aplicam.

Por outro lado, estabeleceram-se no mesmo diploma taxas mais elevadas para as linhas electrificadas cuja exploração não esteja ainda incorporada na da concessão única, a fim de que estas linhas contribuam para a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, realizando-se, embora por forma indirecta, o objectivo expresso na base I da Lei n.º 2:008.

Nestes termos, a taxa do imposto ferroviário aplicável à linha de Cascais é, consoante o disposto no n.º 3.º do artigo 2.º do citado Decreto-Lei n.º 38:245, de 24 por cento, quando anteriormente era de 12 por cento.

Todavia o Governo não elevou a referida taxa para aquela percentagem sem se ter assegurado previamente de que o novo encargo daí advindo cabia plenamente nos saldos de exploração, não comprometendo assim o seu equilíbrio financeiro, nem prejudicando o seu normal desenvolvimento.

Tendo-se, porém, verificado, após vistoria realizada pelos competentes serviços técnicos do Estado, ser indispensável — a fim de que tão importante serviço ofereça ao público não só os necessários meios de transporte, mas ainda dê garantias da maior comodidade e segurança do seu funcionamento, evitando-se assim a repetição de acidentes ocorridos — o reequipamento urgente de material circulante, a renovação da via, o aperfeiçoamento e complemento da sinalização na estação do Cais do Sodré e a sua instalação na estação de Cascais, além de outros trabalhos, foram estes melhoramentos impostos à empresa nos termos legais e contratuais em vigor.

Muito embora as aquisições e trabalhos impostos à empresa constituam obrigações legais e contratuais, averiguou-se, mediante inquérito a que se mandou proceder para o efeito, que a liquidação dos compromissos assumidos com os investimentos que houve e há a fazer com as aquisições e trabalhos referidos não pode realizar-se por conta dos saldos de exploração, tanto mais que a empresa se comprometeu a fazê-la em quatro anos, nem lhe é possível recorrer no momento a operação de crédito com o mesmo fim.

Nestes termos, o Governo julga que a solução mais razoável e que se justifica plenamente é o estabelecimento de um regime transitório na liquidação do imposto ferroviário devido.

Este regime vigorará por quatro anos, prazo dentro do qual, como já se disse, a empresa se obrigou a liquidar os compromissos acima referidos.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. A liquidação do imposto ferroviário das linhas electrificadas não exploradas pela titular da concessão a que se refere a base I da Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, passará a ser feita pela aplicação da taxa de 12 por cento, durante o prazo de quatro anos, a contar de 1 de Novembro de 1951.

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1951. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *José Frederico do*

Casal Ribeiro Ulrich — *Manuel Maria Sarmento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones**Decreto-Lei n.º 38:536**

Tem o Governo tomado em grande atenção a melhoria do rendimento orgânico da Administração-Geral dos CTT, serviço cuja natureza especial exige cautelosa prudência na introdução de quaisquer novos métodos que visem aquele fim.

Determina o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 36:155, de 10 de Fevereiro de 1947, que as dotações dos quadros dos CTT sejam revistas de dois em dois anos e aprovadas mediante diploma de igual valor. Porém, as severas restrições estabelecidas em 1949 quanto ao preenchimento das vacaturas nos quadros do funcionalismo civil, aliadas ao decréscimo, só agora atenuado, dos tráfegos dos CTT, conduziram ao adiamento sucessivo da revisão citada.

Julga-se oportuno efectuá-la no momento presente, tendo em vista o disposto no artigo 12.º da Lei n.º 2:045, de 23 de Dezembro de 1950.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 36:155, de 10 de Fevereiro de 1947, e do artigo 12.º da Lei n.º 2:045, de 23 de Dezembro de 1950, os grupos 1, 2, 3, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 28, 30, 32, 34 e 35 dos quadros do pessoal dos CTT, bem como o quadro do pessoal de reserva, referidos no artigo 5.º do primeiro daqueles diplomas, passam a ter a composição seguinte:

Grupo 1:

50 chefes de serviço de exploração de 1.ª classe.
80 chefes de serviço de exploração de 2.ª classe.
250 primeiros-oficiais de exploração.
500 segundos-oficiais de exploração.
750 terceiros-oficiais de exploração.
1:000 operadores.

2:630

Grupo 2:

10 telefonistas-chefes de 1.ª classe.
25 telefonistas-chefes de 2.ª classe.
124 vigilantes.
340 telefonistas de 1.ª classe
680 telefonistas de 2.ª classe.

1:179

Grupo 3:

9 telefonistas internacionais de 1.ª classe.
18 telefonistas internacionais de 2.ª classe.

27

Grupo 4:

10 engenheiros electrotécnicos de 1.ª classe.
20 engenheiros electrotécnicos de 2.ª classe.
30 engenheiros electrotécnicos de 3.ª classe.

60