

Decreto n.º 18:887

Tornando-se necessário regular convenientemente o financiamento concedido à Companhia Industrial e Mineira de Portugal pelo decreto n.º 14:783, de forma a acautelar os interesses do Estado, e nomeadamente a garantir o reembolso das quantias mutuadas;

Considerando que convém integrar quanto possível o regime desse financiamento dentro das normas que regulam o funcionamento da Caixa Nacional de Crédito;

Nestes termos, 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, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º É autorizado o Governo, pelos Ministérios das Finanças e do Comércio e Comunicações, a contratar com a Caixa Nacional de Crédito e com a Companhia Industrial e Mineira de Portugal, com sede em Lisboa, a alteração das condições do empréstimo realizado ao abrigo do decreto n.º 14:783, de 23 de Dezembro de 1927.

Art. 2.º O empréstimo será limitado à quantia de 6:000 contos, efectivamente utilizada até esta data, e vencerá o juro de 8 ¼ por cento ao ano e a taxa de administração de ¼ por cento, também ao ano.

Art. 3.º A amortização será feita no prazo de vinte anos, a contar de 1 de Janeiro de 1931, em oitenta prestações trimestrais, iguais, compreendendo capital, juros e taxas de administração.

Art. 4.º À sociedade devedora será conferido o direito de antecipar total ou parcialmente a amortização do empréstimo, não podendo nesta última hipótese interromper o pagamento das prestações de amortização referidas no artigo anterior.

Art. 5.º Para garantia do cumprimento do contrato, a Companhia Industrial e Mineira de Portugal constituirá a favor da Caixa Nacional de Crédito hipoteca de todos os seus bens e direitos imobiliários, e penhor industrial de todos os valores do seu activo de natureza mobiliária, consignando-lhe além disso o seu direito às concessões a ela feitas pelo Estado e os rendimentos de todos os seus bens.

Art. 6.º Todo o material recebido pela Companhia Industrial e Mineira de Portugal por conta das reparações alemãs constituirá penhor mercantil consignado ao pagamento das anuidades ainda em dívida por esse fornecimento e, no valor excedente, ao dos encargos do empréstimo que o presente decreto regula, ficando exclusivamente adstrito à garantia desse débito, nos termos do artigo anterior, logo que aquelas anuidades se encontrem por completo liquidadas e pagas.

Art. 7.º O Governo ratificará pelo Ministério das Finanças, e em relação ao novo contrato, o aval por ele prestado a este empréstimo nos termos do artigo 1.º e seu § 2.º do decreto n.º 14:783.

Art. 8.º O fiscal do Governo junto da Companhia Industrial e Mineira de Portugal exercerá as suas atribuições em relação a todos os serviços daquela empresa, mencionadamente em relação aos trabalhos mineiros, que serão subordinados a normas para tal fim estabelecidas expressamente pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Art. 9.º A infracção, pela Companhia Industrial e Mineira de Portugal, de qualquer das cláusulas do contrato a celebrar nos termos deste decreto implicará, para todos os efeitos, o imediato vencimento de todo o crédito. Verificada esta hipótese, a Caixa comunicá-lo há ao Governo para o efeito de o Estado usar dos meios coercivos previstos no artigo 5.º do decreto n.º 14:783, não só em relação aos bens e direitos mencionados naquele

artigo, como ainda em relação a todos os demais bens e direitos que constituam ao tempo o activo da devedora.

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 29 de Setembro de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — Luís Maria Lopes da Fonseca — António de Oliveira Salazar — João Namorado de Aguiar — Luís António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães — Eduardo Augusto Marques — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.*

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

3.ª Repartição

Decreto n.º 18:888

Considerando que em harmonia com o disposto no n.º 48.º do artigo 23.º do decreto n.º 5:703, de 10 de Maio de 1919, a Capitania do porto de Vila Real de Santo António propôs superiormente o projecto de regulamento para garantir o tráfego de passageiros entre aquela povoação e Ayamonte;

Considerando as alterações e observações que lhe foram introduzidas pela Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional;

Tendo ouvido o parecer da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros das Finanças, da Marinha e do Comércio e Comunicações:

Hei por bem aprovar e mandar pôr provisoriamente em execução o regulamento da carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, o qual baixa assinado pelos mesmos Ministros.

Os Ministros das Finanças, da Marinha e do Comércio e Comunicações assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 29 de Setembro de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Luís António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães.*

Regulamento da carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte

Artigo 1.º É livre a indústria de transportes marítimos de passageiros e bagagens na carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, observadas as disposições do presente regulamento.

Art. 2.º Na carreira entre Vila Real e Ayamonte só se empregam barcos a motor mecânico, que funcionará continuamente durante os percursos, embora haja velas auxiliares.

Art. 3.º Os barcos que queiram entrar neste serviço inscrevem-se na Capitania para vistoria especial e, desde

que sejam considerados aptos e tenham satisfeito a todas as formalidades do regulamento geral das capitánias, inscrever-se hão na carreira, em cuja exploração ficam obrigados a completar seis meses.

Art. 4.º Os barcos inscritos podem fazer-se substituir, provisória ou definitivamente, por outros que sejam considerados idóneos pela vistoria especial e podem também substituir o patrão e tripulantes por outro pessoal competente, em qualquer ocasião.

§ único. Os barcos que tenham de interromper a exploração por motivo de reparação de avarias são obrigados a substituírem-se na carreira, desde que haja outros capazes no pórto de Vila Real, aos quais se possa recorrer, quando a Capitania assim o julgue preciso e determine.

Art. 5.º Os barcos da carreira ficam sujeitos às seguintes condições especiais:

1.º Andarem sempre em bom estado, limpos e devidamente guarnecidos de pessoal e de pertences. Terem bem conservados, numerados e nos lugares competentes os aparelhos de salvação, conforme as determinações da vistoria especial ou da Capitania. Todo o pessoal deve andar decentemente vestido e ser correcto no trato com o público;

2.º Fazerem as seguintes viagens de Vila Real de Santo António para Ayamonte e de Ayamonte para Vila Real de Santo António ao mesmo tempo: às nove horas, onze horas, quinze horas e dezassete horas;

3.º Manterem o preço da passagem, de uma para outra localidade, de 2\$50 por pessoa, com excepção das crianças até dois anos, que nada pagam, e dando a cada passageiro o direito ao transporte gratuito de volumes de mão que não excedam quinze quilogramas cada um e sejam adaptáveis à condução;

4.º As bagagens pagarem 2\$50 por cada espaço que ocupem correspondente a uma pessoa e este mesmo preço vigorar ainda que seja preciso ir um barco suplementar na mesma ocasião;

5.º Qualquer grupo de passageiros até sete poder fazer-se transportar em viagem extraordinária entre Vila Real de Santo António e Ayamonte em barco da carreira, se o houver disponível, pagando 20\$ duma para outra localidade e 35\$ por ida e volta, com demora não superior a duas horas na localidade da ida, tendo toda a demora a mais, se ela fôr possível ao barco, o acréscimo de 10 por cento por cada meia hora ou fracção;

6.º Não transportarem nos barcos de passageiros artigos que prejudiquem a comodidade ou a hygiene, nem animais que não possam ir ao colo dos donos;

7.º O transporte de carga depender de ajuste especial, mas só poder ser feito sem prejuízo dos passageiros ou do horário.

Art. 6.º Estas disposições podem alterar-se, quanto a horário, por conveniência reconhecida da indústria e do público, e na execução delas ressalvam-se os casos de força maior.

Art. 7.º As contravenções são punidas:

1.º A do artigo 3.º, com a retenção do barco até se completar o tempo da obrigação do contrato, continuando ele no serviço da carreira sob a gerência da Capitania e respondendo com o seu valor pela despesa que fizer sobre o rendimento;

2.º As do artigo 5.º, n.ºs 3.º, 4.º, 5.º e 7.º, por falta ao horário ou ao serviço, ou por alteração dos preços, com multa de 50\$ a 500\$, a dobrar nas reincidências;

3.º As de qualquer das outras disposições, com multa não inferior a 25\$, que se poderá elevar até 100\$, a dobrar nas reincidências.

§ único. As multas constituem receita geral do Estado.

Art. 8.º As inscrições terão lugar nas segundas quinzenas dos meses de Dezembro e de Junho, para começarem a vigorar respectivamente em 1 de Janeiro e em 1 de Julho.

Art. 9.º Aos barcos da carreira é permitido, quando daqui não possa resultar nenhum prejuízo ao serviço da inscrição, o transporte de passageiros e bagagens de quaisquer pontos dentro do pórto ou do rio, o transporte dos banhistas no tempo próprio e o dar reboques, desde que observem as tabelas de preços respectivos que a Capitania publicar devidamente aprovadas.

Art. 10.º Durante a viagem as embarcações a que se refere este regulamento não podem acostar a barcos surtos ou navegando em águas portuguesas.

§ único. As embarcações vindas de Espanha, fazendo a carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, devem atracar ao cais da subdelegação aduaneira.

Art. 11.º Os barcos de serviço combinado do caminho de ferro só podem fazer as carreiras entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, a que este regulamento diz respeito, desde que se inscrevam nos períodos referidos no artigo 8.º e cumpram os horários e mais condições estabelecidas no presente regulamento.

§ único. Quando os barcos de serviço combinado façam também as carreiras mencionadas neste artigo entre Vila Real de Santo António e Ayamonte devem, no regresso de Espanha, atracar à ponte do caminho de ferro.

Paços do Governo da República, 29 de Setembro de 1930.— *António de Oliveira Salazar — Luís António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães.*

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Administração Geral do Pórto
de Lisboa

Decreto n.º 18:889

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, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Fica isento do pagamento das taxas de acostagem e rebocadores devidas à Administração Geral do Pórto de Lisboa o navio-escola da marinha de guerra italiana *Cristofaro Colombo*, que veio a Lisboa em visita oficial.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações assim o tenham entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 26 de Setembro de 1930.— *ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — João Antunes Guimarães.*